



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 91 Februar /marts 2007





DFÆL-bladet
Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 91, februar 2007

Medlemsblad for DFÆL,
Dansk Forening for Ældre
Lystfartøjer. Udkommer 4
gange årligt.

Ansvarshavende redaktør

Simon Hansen

Tryk

Deslers Bogtrykkeri, Assens

Redaktion og annoncer

Simon Hansen, 22981674,
eller bladet@defaele.dk

Annoncepriser

Helside 800,-
Halvside 500,-
Tredjedel side 400,-
Fjerdedel side 300,-
Andre formater efter aftale.
Rabat ved gentagelse.
Farvetillæg: 800,-

Artikler og fotos

Ring eller mail os lige, hvis du
vil sende artikler eller fotos til
bladet. Vi vil meget gerne
modtage stof. Stort som småt.

Bestyrelsen og kontakt

Formand

Ove Juhl
Udbyvej 37
4780 Stege
5538 8631, formanden@defaele.dk

Næstformand

Simon Hansen
Bygaden 72, Oro
4300 Holbæk
2298 1674, bladet@defaele.dk

Carl Bisgaard
Brusbjergvej 5, Trunderup
5683 Haarby
6473 3015, cab@cowi.dk

Jørgen C. Heidemann
Skovbakken 22, Skt. Klemens
5260 Odense S
6615 0402, jhc.hjem@webspeed.dk

Torben Rix
Graven 11
8000 Århus C
8612 5552, T-rix@post4.tele.dk



Foreningens sekretariat

Medlemskab, standere m.m.
Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.L.V.
2100 København Ø
3538 0165, medlem@defaele.dk

Lokale initiativer

"Kort 112"

Bruno Jensen
AGFvej 2
8260 Viby J
Tlf 8611 5485
E-mail brj@ats.dk

"Skarøksen" Næstved

Kaj Albertsen
Yrsavej 3, 4700 Næstved
Tlf. 5373 0841

"Ø-havet", Sydfyn

Gunnar Kristensen
Odensevej 3,
Veminge
5690 Tommerup
Tlf. 6475 1631

"Kjøbenhavnske træsejlere"

Niels Laursen
laursenniels@gmail.com

Vi har givet os selv en gang lak

Du har nok set at der er nyt logo og tekst på bladets forside. Bestyrelsen har intenst arbejdet et årstid med en funktions analyse af DFÆL's logo, papir, skilte og stander for at bringe sammenhæng i disse, så de får en større gennemslagskraft og indeholder de rigtige og overskuelige oplysninger. Da vi nåede frem til at præcisere vort behov bad vi et grafisk design og kommunikationsfirma Jørn Moesgård a/s om at samle alle disse ønsker og krav i et enkelt og smuk design. Alle var enige om at der skulle være en sammenhæng med det oprindelige logo "Mågen".

Men da den gennem tiden var tegnet om, detaljeret og anatomisk ukorrekt, egnede den sig ikke. Den skulle forenkles og have en stor genkendelighed. Der var også enighed om at "det nye måge logo" skulle have sit udspring i en klassisk design men uden nogen form for Indslag af nostalgi og pastiche men rent

og klart som designet af vore klassiske både. Samtidig skulle mågen udtrykke udnyttelsen af termikken og udvig, hvilket også er nogle af vore dyder.

Dette syntes bestyrelsen Jørn og hans medarbejder til fulde har levet op til og tilføjet den grafiske

design så mange kvaliteter udover de rent funktionelle.

Her kan vi så præsentere resultatet, der er under implementering. Som I ser er bladet trykt med ny forside logo.

På generalforsamling i marts vil der blive uddelt emblemer i messing med bådnummer indfræset, til placering på forlugekarm

eller lign. hvor det måtte falde i jeres smag og der kan købes ny stander og klæbe mærke til bil, hus og vovse samt T-shirt.

Tekst: Torben Rix



Drømmen om den nye klassebåd

Sydskandinavisk Klassebaad B skulle have været båden, der samlede sejlklubberne i det sydlige skandinavien om en fælles klasse. En efter den tids forhold stor og rummelig båd, der kunne opfylde flere formål. På kapsejlsbanerne ville den være en hurtig og udfordrende båd, og når klubbens medlemmer skulle på tur, havde både plads nok til det også.

Som det er tilfældet med flere af de andre danske forsøg på at skabe fælles bådklasser, udsprang initiativet til SSB-båden fra den københavnske sejlklub KAS. Skibskonstruktør A. Witt fik opgaven, og kunne i 1922 præsentere tegningerne til båden. De blev godkendt af datidens samlende organisation, Dansk Sejlerdag, som en entypebåd.

Men der skulle gå 5 år, før den første båd så dagens lys., og i alt blev der kun bygget 8 SSB-både efter Witts tegning. Så det blev ikke SSB-båden, der samlede de danske sejlklubber om en fælles entypebåd.

Båden sejlede ellers fortrinligt. Den første SSB-båd var Margot II, som blev bygget af bådebygger Martin Jensen på Thuro. Den klarede sig straks godt på kapsejlsbanerne, og KAS formand, Knud Degn, fik klubben til at bygge yderligere to både til klassen. Den ene blev bortloddet og den anden indgik i klubbens flåde under navnet Rylen.

Men båden kom i en brydningstid, og fik i de følgende år skarp konkurrence fra mere moderne konstruktioner, og så var spidsgatterne for alvor blevet populære. Samme år som den første SSB-båd blev bygget, præsenterede Johan Anker i Oslo sit forslag til en billig og enkel kapsejlsbåd for ungdommen, nemlig Dragen. Og 5 år senere tegnede Wedell Wedellsborg

den måske mest vellykkede danske kapsejlsbåd overhovedet, W-båden. Året før kunne Knud Reimers i Stockholm præsentere den åleslanke spidsgatter Tumlaren, som viste sig at kunne slå Dragen på kryds.

SSB-bådens sejlplan er traditionelt. Bommen går helt ud til bådens agterspejl, medens de nye kapsejlsbåde havde en slankere rig, mest ekstremt hos Tumlaren, men også markant på W-båden og Dragen. Også

Klassikernes historie

undervandsskroget var traditionelt med en forholdsvis lang køl, betydelig længere end de nye konkurrenter. Den sidste og ottende SSB-båd blev bygget i 1934 hos bådebygger C.M. Nielsen i Nykøbing Falster. Witt tegnede ud over SSB-båden også bl.a. 6-metere, spidsgattere og en 15 kvm. jolleklasse.

Tekst: Simon Hansen

Kilder:

Hvide Sejl, Gjellerups Forlag 1947

Sydskandinavisk Klassebaad B

Konstruktion A. Witt, 1922/1927

Længde o.a. 9,6 m

Bredde 2,23 m

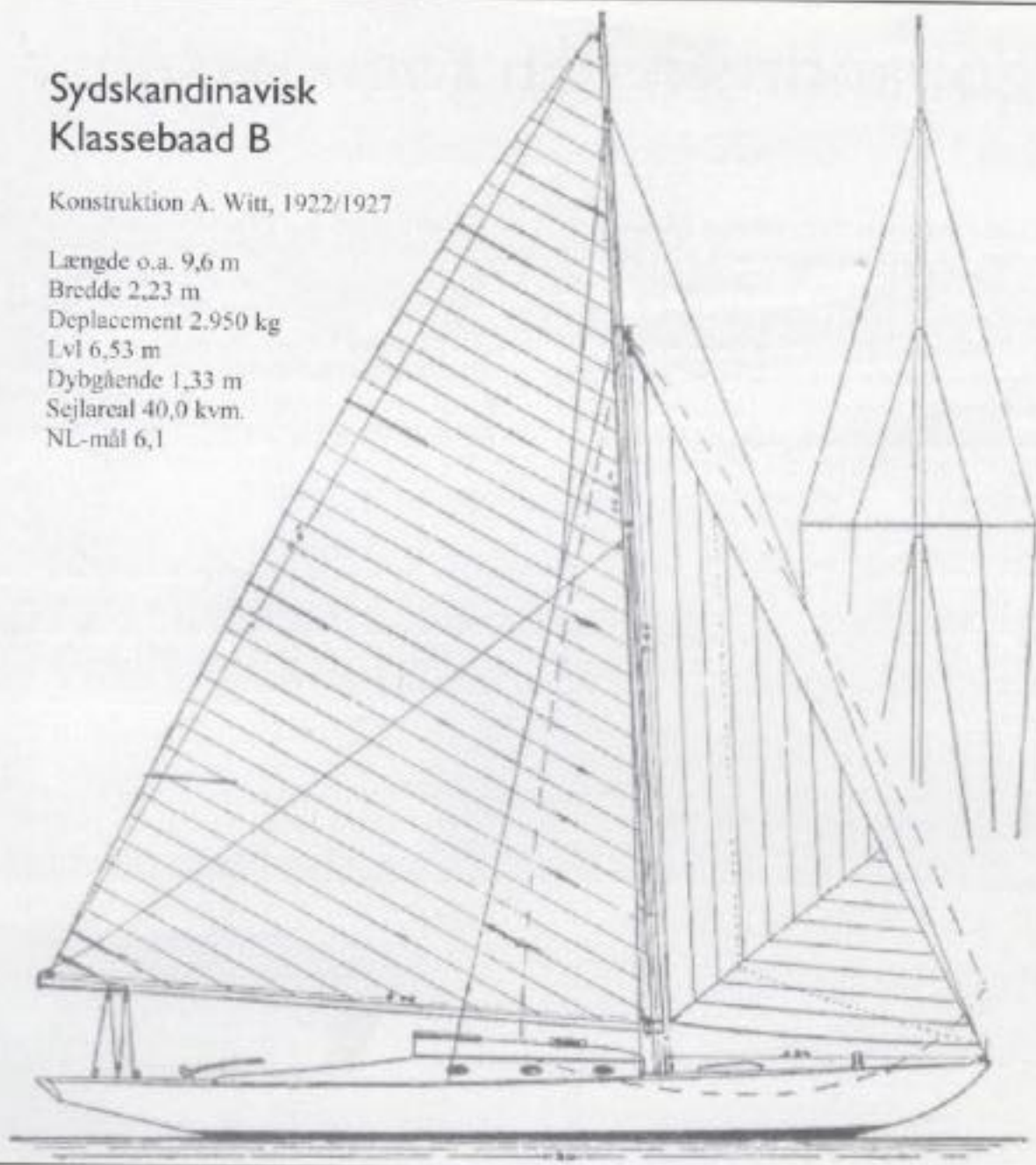
Deplacement 2.950 kg

Lvl 6,53 m

Dybgående 1,33 m

Sejlareal 40,0 kvm.

NL-mål 6,1



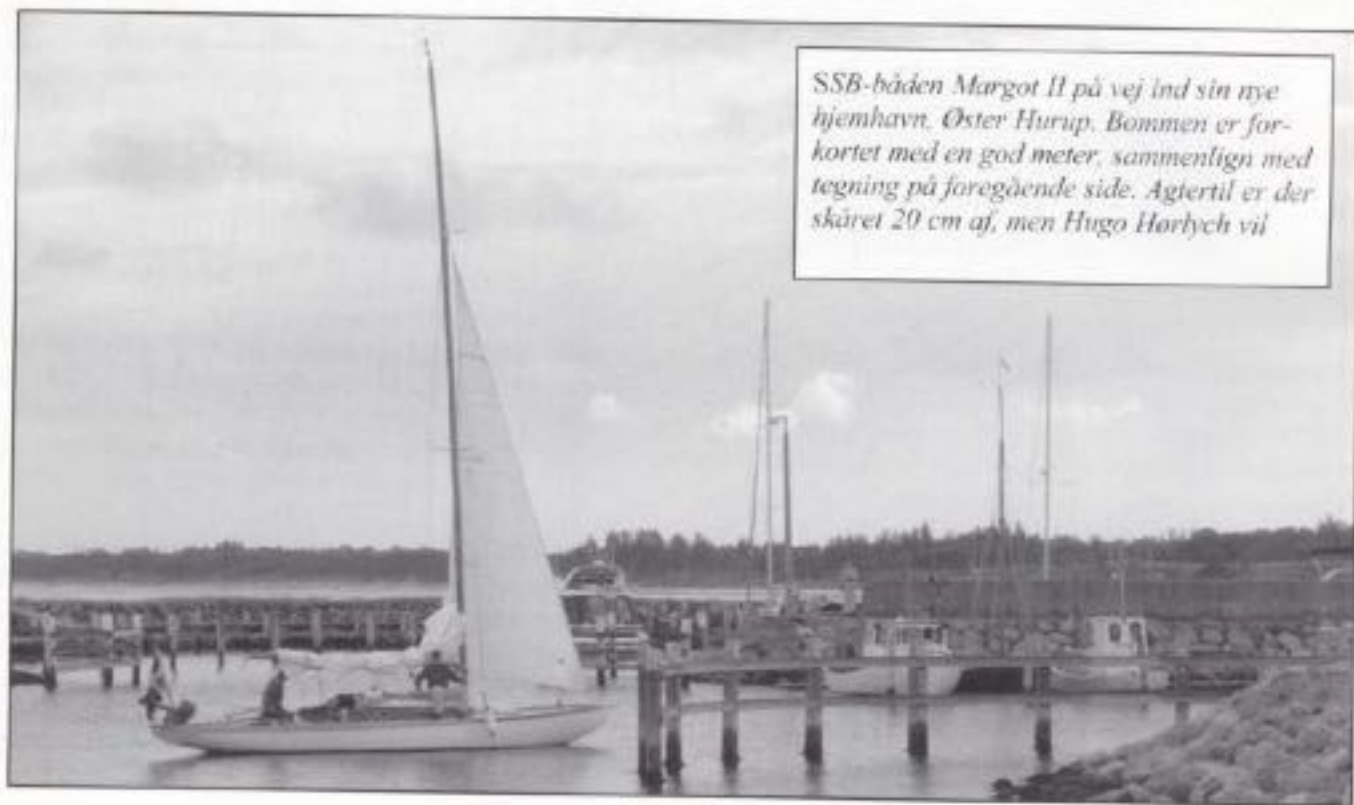
Hugo fandt sin Margot

I efteråret købte forfatteren Hugo Hørlych Karlsen SSB-båden Margot II. Den første SSB-båd, der blev bygget, året var 1927. Siden har mange ejere haft fornøjelsen af at passe på Margot II, og nu er turen så kommet til Hugo.

Egentlig var det en lokalbygget klinkbygget gaffelrigger, der havde vundet Hugos hjerte. Den kunne klare Kattegats krappe bølger og komme fint rund inde i

fjorden. Derfor havde skipperen ikke haft nogen planer om at være skiw'et utro. Men så skete det! Ved et foredrag i Kolding slog lynet ned. Ude i havnen så Hugo Hørlych en SSB-båd, og så var der ikke noget at gøre. Kort tid efter fandt han Margot II på annonce-siderne, og så blev der handlet.

"Jeg skal love for, at det er en fantastisk velsejlende og historisk båd, jeg har fået lov til at eje", siger Hu-



SSB-båden Margot II på vej ind sin nye hjemhavn, Øster Hurup. Bommen er forkortet med en god meter, sammenlign med tegning på foregående side. Agiertil er der skåret 20 cm af, men Hugo Hørlych vil



SSB D1: En stort set original båd anno 1927. Det karakteristiske skylight på ruffet er intakt. Hugo Hørlych har nu indledt en renovering af bådens dæk.

go Hørlych.

"Den er original i det meste, og jeg vil renovere med stor respekt for de originale materialer. I første omgang skal dækket have en tur, plankerne af amerikansk lærk må luses hist og her. Senere skal hækken forlænges, så den får sin rigtige form igen."

Margot II har allerede bevist sine sejlegenskaber på det skrappe farvand i Kattegat. Og her kan den noget,

som den gamle, gaffelrigger ikke kunne:

"Selv om vi gik i strid modstrøm og modsø på skarp bidevind, strøg hun af sted, så det var en ren fornøjelse. Det har jeg aldrig prøvet før! At vi så stod i vand til knæene, det er en anden sag. Søerne skyllede jo ind over det smalle forskib".

Margot II beholder sit navn, og på afstand kan man kende hende på sejlnummeret, SSB D 1. Hold udvig!

Generalforsamling i DFÆL

Generalforsamling DFÆL 2007
Lørdag 31 marts 2007 kl 13.00
Sejlkлубben Bugten
Kystpromenaden 1
Århus



Program

Kl 12.00: Frokost i klubhuset. Pris ca. kr. 100,-.
Drikkevarer til klubpris.
Tilmelding til spisning senest 1 uge forud til: Torben Rix, telefon 8612 5552, e-mail t-rix@post4.tele.dk

Kl 13.00: Generalforsamling. Dagsorden iflg. vedtægterne:

1. Valg af dirigent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab og status, der er udsendt til medlemmerne sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen.
5. Behandling af indkomne forslag - ingen indkomne forslag.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år. Bestyrelsen foreslår uændret kontingent.
7. Formand - Ikke på valg.
8. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
På valg er:
 - a. Jørgen Heidemann - villig til genvalg.
 - b. Torben Rix, valgt for 1-årig periode sidste år som substitut for Ove Juhl (der tiltrådte formandsposten - villig til genvalg.
9. Valg af 1 bestyrelsessuppleant.
På valg er:
 - a. Gunnar Kristensen - villig til genvalg.
10. Valg af revisor/revisorsuppleant.
På valg er:
 - a. Poul Silberg - villig til genvalg.
11. Eventuelt.

Bestyrelsens beretning

Arbejdet i bestyrelsen/foreningen

I årets løb er der blevet holdt 4 bestyrelsesmøder med godt arbejdsklima, ud over selve møderne har vi brugt email flittigt og konstruktivt.

Sekretariatet

Vi har et godt samarbejde med vores sekretær Birte Molbech.

Birte har i år fået ny PC, hvilket var meget tiltrængt.

Design

Gennem de senere år har bestyrelsen ønsket nogle nye retningslinier for vores grafiske design.

Efter at bestyrelsen nøje har gennemgået vort behov, blev der enighed om at vort logo skulle fornyes, det gamle er gennem tiden blevet maltrakteret og anvendes i forskellige udgaver. Det nye logo skulle være klassisk som vore både, men i en moderne fortolkning.

Det nye logo indgår i det nye brevpapir, adresse labels, bladets hoved, stander, klæbemærkater, T-shirt og det nye messing registrerings skilt med logo og båd nummer, der fremover skal følge båden i tykt og tyndt.

Grafikeren Jørn Moesgård var villig til at hjælpe os med dette, og resultatet kan ses på bladet og ved generalforsamlingen i Århus, vi synes, det er blevet flot.

Bladet

Medlemsbladet udkom med fire numre i 2006. Der er stadig en fornuftig tilgang af stof til bladene, så de enkelte numre har haft et ganske fyldigt indhold. Den

tekniske kvalitet er blevet lidt bedre. Annoncemængden er stille og roligt vokset, hvilket er meget glædeligt. Det skyldes i høj grad, at annoncerne også vises på vores hjemmeside. Vi er ved at blive det vigtigste sted for at annoncere en ældre lystbåd af træ! Der er arbejdet på en formatændring af bladet.

Bevaringsarbejdet

Bevaringsarbejdet har i år især koncentreret sig om at få skabt et godt samarbejde med Skibsbevaringsfonden. Der er gennemført nogle møder med fonden, og vi har udarbejdet et detaljeret responsum til fondens kommende årsplan.

Som følge af dette arbejde er vi nu kommet med i fondens bestyrelse, hvor vi deltager uden stemmeret. Men det synes vi selv er en rigtig god begyndelse. Der arbejdes på at formulere et projekt om at få gennemført en egentlig kortlægning af flåden af ældre danske lystbåde. Det skal ske i et samarbejde mellem DFÆL, Skibsbevaringsfonden og et museum.

Miljø og Bundmaling

Vi har i 2006 fortsat arbejdet hermed. Ud fra en forestilling om, at den væsentligste parameter for at friholde fartejer for at pæleormsangreb meget vel kan være at skabe og opretholde en fysisk tret barriere direkte på træets udvendige overflade, er opstillet en oversigt over en række forskellige behandlingsmåder, som skønnes egnet til dette.

Internationalt samarbejde

Alt tyder på at European Classic Yacht Union er op-

hørt. Det internationale Classic Week-stævne, der afholdes med nogle års mellemrum, lå i 2006 i hænderne på vor tyske søsterorganisation, Freundeskreis Klassische Yachte. Stævnet gik over 9 juldage på 4 lokaliteter, heriblandt i det flotteste sommervejr i Sønderborg, hvor vi fra DFÆL havde lejlighed til at medvirke i åbningsceremonien. Nærmere omtale i blad nr 89 (sep 2006).

Hjemmesiden

Det er nu også muligt at melde sig ind via hjemmesiden, næsten alle indmeldelser kommer enten pr. email via den. Der er lavet formularer til indmeldelse, det er også muligt at bestille standere på hjemmesiden.

I år kom vores nye databasebaserede register endelig på hjemmesiden.

Der er mange, der annoncerer deres både til salg på hjemmesiden, en annonce her bringes også i bladet og viceversa. Vi annoncerer dog også gratis nødlidende både, der foræres væk eller sælges til en symbolsk pris.

Register og arkiv

Der er ca. 900 både i vores register.

Mange medlemmer har i løbet af året sendt oplysninger og fotos til arkivet, fortsæt bare med det, og send meget gerne digitale fotos. De skal nok blive brugt bl.a. til vores register på hjemmesiden, hvor der vil blive mulighed for at indsætte fotos.

I årets løb har der været mange henvendelser fra både medlemmer og ikke medlemmer, der har søgt oplysning om deres både, i de fleste tilfælde har vi kunnet hjælpe.

I forbindelse med nyt bogregister har vi udsendt bådoplysninger til medlemmerne, der er kommet over 100 tilbagemeldinger med ændringer... Derfor er der til tider gået lidt tid med at få indført ændringerne, de fleste ændringer er kommet via vores nye databasebaserede register på hjemmesiden.

Sommerstævnet

Sommerstævnet blev i år afholdt i Dageløkke og blev og blev nærmere omtalt i blad nr 89 (sep 2006). Lige som resten af sommeren var vi også her begunstiget af et særdeles flot vejr, sol fra morgen til aften.

Harpunloggen gik til Nina Swell. Mange tak til de mange, der hjalp til, uden hjælpere ikke noget sommerstævne.

Åben båd

I 2005 har der 4 gange været Åben Båd.

Nordisk Krydser Sigrun i Køge.

DMFL's arkiv i Svendborg.

Nordisk Krydser Marsk i Hundested.

45m2 Skærgårdskrydser, Ørnungen i Århus.

Som det kan ses af ovenstående, kan Åben Båd være lidt af hvert. Det er dejligt at se så mange møde op, og vi modtager gerne forslag til nye Åben Båd.

Svendborg Classic Regatta

Vi har siden efteråret 2004 været medlem af Foreningen Svendborg Classic Regatta.

Foreningens hovedopgave er at sikre et solidt bagland for afholdelse af stævnet Svendborg Classic Regatta. Stævnet i år blev afviklet med deltagelse af ca. 45 både, i let vind.

Vi kan anbefale, at så mange af medlemmerne som muligt deltager. Stævnet henvender sig til alle, idet der både arrangeres kapsejls, det såkaldte Sophus Weber Race og sjove hyggesejls kaldet Regatta Tour. Bo Vigelsø er vores tovholder her.

Lokale stævner

Rummelpot Ræs har som sædvanligt været afholdt af Træskibshavnen sammenfaldende med Århus Festuge.

Øhavet's Korshavnstræf blev afholdt på Avernakø i weekenden 26. -28. August.



Mågestanderen stryges efter sommerstævnet 2006. Jørgen Hellemann og Gunnar Kristensen sørger for, at der går ordentlig til.

Regnskab 2006

	Regnskab 2004	Budget 2005	Regnskab 2005	Budget 2006	Regnskab 2006	Budget 2007
Indtægter						
Kontingenter	102400	106500	111475	112000	119.955	120.000
Salg af synsb+kulturarv					1.462	500
Renteindtægt	158	0	186	150	506	500
Salg af mågestander	1600	800	3430	4000	3.840	6.000
Bladannoncer	6500	12000	15200	12000	15.300	15.000
Træffestævner	54975	0	0	0	0	0
I alt indtægter	165633	119300	130291	128150	141.065	142.000
Udgifter						
Administration	13200	13200	13200	13200	13.200	13.200
Medlemregister postd.	0	0	1325	1500	190	200
Porto og gebyrer	4815	4900	7476	7500	9.177	10.000
Kontorartikler	1518	3000	4452	4000	639	1.000
Bestyrelsesmøder. mm	12902	13000	8802	10000	5.281	9.000
Øvrige rejse udgifter	1581	1500	0	3000	1597	3.000
Bladudgifter	46248	47000	42411	45000	47.097	50.000
Tryksager	1596	6000	4713	5000	13.296	10.000
Mågestander	1866	2500	4625	0	4.000	4.000
Plaketter						45.000
Fartøjsregisret	0	0	0	30000	0	35.000
Udstilling	0	10000	6740	5000	0	5.000
Træffestævner	70646	15000	3946	5000	2.906	5.000
Afskrivning, annoncer	0	0	2224	0	900	0
Nyanskafelser EDB	3974	0	0	0	2.215	4.000
EDB udgifter	0	3000	2990	2000	1.369	2.000
Kontingent andr. foreninger	5530	5500	1433	1500	2.420	2.500
Repræsentation og	0	0	1000	0	0	2.000
I alt Udgifter	163876	124600	105337	132700	104.288	200.900
Resultat	1757	-5300	24954	-4550	36.777	-58.900

Balancen 2006

	Regnskab 2003	Regnskab 2004	Regnskab 2005	Regnskab 2006
Aktiver				
Bank	5558	4902	4127	15.629
Kasse	1702	1739	187	300
Giro	115605	119782	147887	176.595
Tilgodehavende	4500	4524	4700	4.800
Salutkanon	4000	4000	4000	4.000
Aktiver i alt	131365	134947	160901	201.324
Pasiver				
Kapitalkonto	114144	131366	134947	160.901
Driftresultat	17222	3581	24954	36.777
Overført				-1.000
Skyldige omkostninger forudbetalinger	0	0	1000	7.500
Kapitalkonto ultimo	131366	134947	160901	201.322

Mangler du et nummer af bladet?

Savner du et nummer eller to af DFÆL-bladet? Så kan du købe det hos foreningens sekretariat. Vi har enkelte af de tidligere numre på lager. Her kan du også købe standere og registre. Kontakt Birte Molbech på telefon 3538 0165 eller send en mail til medlem@defael.dk.



Småt & godt fra foreningen

Nyt register er på vej



Det nye bog-register er nu godt på vej. Alle skulle have fået en udskrift med bådoplysninger på deres båd. Det må siges at have været tiltrængt, da der har været over 100 ændringer, mange tak for dem. Det er klart at med så mange henvendelser på en

gang, har der været en del samlebandsarbejde, og der er ikke gået så meget i dybden med de enkelte henvendelser, det er jeg ked af, for det er ellers noget af det sjoveste i forbindelse med registret.

Jeg har forsøgt at takke alle, men med de mange ændringer kan der være enkelte, jeg ikke har svaret, det er hermed gjort.

Det er en god ide at tjekke oplysningerne på jeres både en gang imellem og se, om der ikke mangler et foto eller lidt tekst, prøv at kigge lidt rundt og se, hvad andre har skrevet om deres båd, der er stadig plads til mere, så hold jer endelig ikke tilbage.

Registret fungerer på den måde, at jeg modtager en email med de ændringer. I tilføjer, og så sætter jeg dem ind i registret. Hvis ikke vi havde gjort det på den måde, kunne alle, også uvedkommende, ændre i oplysningerne.

Ove Juhl

Optræk til sommerstævne på Holmen i København

Der er optræk til et ganske usædvanligt sommerstævne 2007. Hvis alt går vel, skal stævnet holdes inde på Holmen i København, klods op ad de berømte sorttjærede bådhus. Vi samarbejder med det lokale Bådlauget Halvtolv og andelsbebyggelsen Halvtolv. Stævnet får en ualmindelig spændende og idyllisk placering. Mere om alt dette i det kommende nummer af bladet. Men du kan allerede nu sætte kryds i kalenderen fra 5. til 8. juli.

Læs mere om det festlige Bådlauget Halvtolv på hjemmesiden www.baadlauget-halvtolv.dk

Simon Hansen

Her er der gang i en af de gamle travaljer i forbindelse med en standerhejsning hos Bådlauget Halvtolv.



Velkommen til nye medlemmer

Foreningen bliver ved med at få nye medlemmer, selv i disse måneder, hvor det er alt andet end bådvejr. Vi byder jer et varmt velkommen.

Motorbåd "Nap"
Mads Iversen
Küchlersgade 5
1774 København V

30 m² Skærgårdskrydser "Skum"
Bjarne Søeborg
Østre Færgevej 67
Orø
4300 Holbæk

Kragejolle "Dreimur Anna"
Else og Børge Djurhus
Østergade 15, st. tv.
3250 Gilleleje

Spidsgatter "Stormsvalen"
Freddy Tolstrup Svennevig
Grønnegade 21
5700 Svendborg

Bestil stander med det nye logo

Nu kan du få de helt nye DFÆL-standere, Drønflotte, med det nye logo. Standeren koster 80 kr. og kan bestilles hos Birte Molbech. Du kan finde Birtes mail og telefon i kolofonen på side 2.

Den nye stander fås i 2 størrelser:
Lille 20 X 45 cm.
Stor 30 X 67,5 cm.

Den store stander passer bedst til store både på over ca. 12 meter.

Standeren placeres normalt lige under klubstanderen, hvis man har en sådan, og må ikke være større end denne. Man kan også sætte standeren i mastetoppen!

Husk at komme til Åben Båd

Du kan endnu nå at komme med til Åben Båd. Det er her medlemmerne viser deres fartøjer frem og der bliver snakket båd på trods af vintervejr, pressenninger og renoveringsprojekter.

Lørdag 10. marts i Hellerup klokken 13.

Ebana er en svensk Ö-6'er, tegnet af den navnkundige Jac M. Iversen. Idag ejes båden af Halvor Berge, og han inviterer til bådtag, hvor han gerne vil have nogle gode råd. Hvordan synes du, han skal forbedre ruftaget og lugen? Se den herlige båd, og giv dit besyv med. Adressen er Kildegårdsvej 42, 2900 Hellerup.



*På sommertogt med
Abelone III til de
svenske spidsgatteres
hjemstavn, Kosterøerne*



Tekst: Folmer Teilmann

Hjem til Koster

Abelone 3 er en 25 m² kosterbåd bygget i 1950 i Göteborg. Jeg fandt den på nettet i efteråret 2002, hvor den havde været til salg i nogen tid. Den lå i Hålsingborg og så meget misrøgtet ud. Men der var noget ved linierne, som greb mig, og der var en gennemført afwerking med skabe, skuffer og hylder i mahogni, som min kone syntes om, så på trods af al fornuft købte jeg båden den 30. november og sejlede den samme dag i bidende kulde til Skovshoved Havn, hvor den skulle på land. Jeg skal denne gang spare læserne for en beskrivelse af mine genvordigheder med at genoprette båden og bringe den i nogenlunde sødygtig stand, for denne lille beretning skal handle om vores sommertur 2006 til den svenske skærgård nord for Göteborg.

Den tidligere ejer havde fortalt mig om Svenska Kosterbåtsförbundet, der er en forening af ejere af kosterbåde og sejlklubber med interesse for bevaring og udvikling af disse både. Den meldte jeg mig ind i og modtog foruden det halvårlige medlemsblad "Kostern" invitationer til de årlige kosterbådstræf, som hvert år finder sted i juli et sted på vestkysten af Sverige.

Vi havde i flere somre haft planer om at deltage i træffet, men der var hver gang kommet noget i vejen. Men i sommeren 2006 skulle det være. Træffet fandt sted i dagene 14. – 17. juli dels på Nordkoster, der er en ø beliggende ud for Strömstad, og dels i selve Strömstad i forbindelse med Strömstads Segelforenings 100 års jubilæum.

Efter de sædvanlige uendelige forberedelser afgik vi dvs. min kone Katalin og jeg fra Svanemøllehavnen søndag den 2. juli. Vi skulle være i Göteborg torsdag den 6. juli for at hente min kones barnebarn, Gustav på 13 år. Han ville ankomme med toget fra København ved middagstid. Han har trofast været med os

som gast på alle sommerture siden 2003, men da han ikke er så søstærk, skulle han skånes for den måske barske tur over Kattegat. Det næste fixpunkt var, at vi fredag den 7. juli skulle være i Framnäs for at deltage i eskadresejlds herfra til Nordkoster med ca. 10 andre kosterbåde.

Foreløbig lod vejrmeldingen den 2. juli opmuntrende. Et stabilt højtryk havde lagt sig til rette over Skandinavien med høje temperaturer og svage østlige vinde. Da vi ved ellevetiden stævner ud af havnen er vinden meget svag, og vi logger ikke meget mere end 1 knob. I et vel optimistisk øjeblik har vi aftalt at mødes med nogle venner på Hallands Väderö om aftenen. Det er en strækning på 44 sømil, og selvom aftalen selvfølgelig kan aflyses, skal vi jo nordpå, så der er ikke andet at gøre end at starte den uundværlige Vetus diesel motor, som vi fik installeret i 2004 efter en sæson alene for sejl. Afbrudt af små perioder med vind potter vi for motor mod Helsingør og fortsætter mod Kullen. Vi mindes en tilsvarende tur for en del år siden i 8-meteren Attila i kraftig nordvestlig blæst og store bølger og filosoferer over den enorme forskel, der er på en sejltur under de omstændigheder og så dagens tur.

Vi sender længselsfulde blikke ind mod Mölle, som ser ualmindelig indbydende ud, men vi har jo lovet. Så vi fortsætter. Det bliver en lang dag, og ved Väderö er vi meget i tvivl. Mødestedet er Möhamn, hvor vi aldrig har været, men pludselig spottes to master bag nogle klipper. Vores detaljerede kort begynder først nord for Halmstad, men heldigvis er der nogle lokal-kendte ude i en jolle, som vi kan spørge. Ved andvningen er vi pludselig totalt omringet af sæler. De svømmer om båden og ligger og soler sig på hver sin lille klippe. Vi går forsigtigt ind til klippen med ankeret ude og efter 9 timers sejlds er vi fremme. En dejlig, men lang dag. Venerne kommer over med en

herlig rødvin, og mens solen forsvinder under horisonten henfalder vi i comparative studier over ferier til søs og på land.

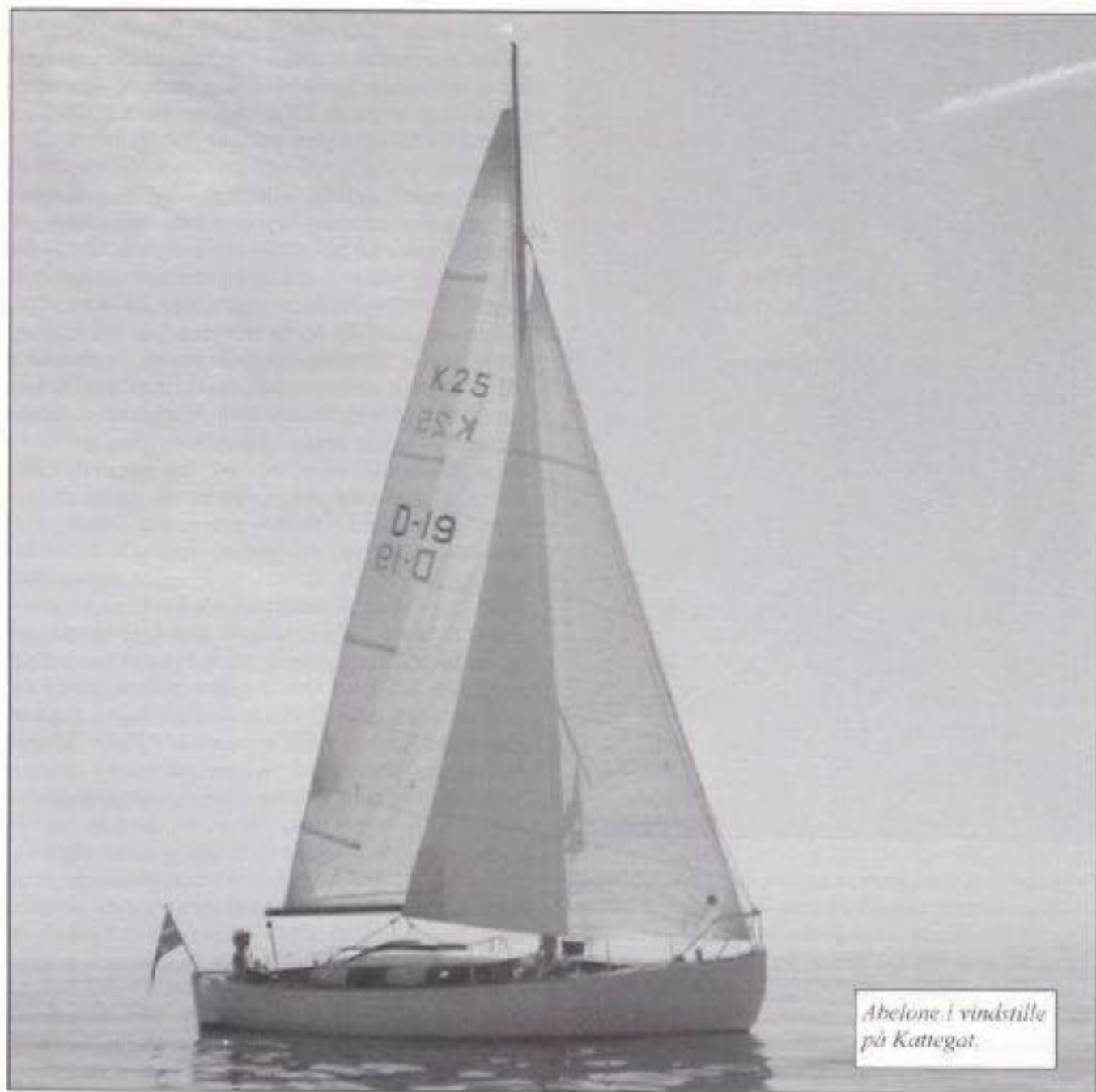
Næste dag, som er den 3. juli, er Katalin blevet syg. Hun mener selv, det må være solstik, men symptomerne er som influenza. Efter en forfriskende dukkert vinkes der farvel til vennerne, der vil til Anholt. Vi går op på øen, gennem den fortryllende urskov med kirkegård til strandvaskere og 1000 år gamle ege, vilde kaprifolier og et skjult, men kvidrende fugleliv og når til Sandhamn, hvor vi indtager en kop kaffe i skyggen og får noget vand at drikke. En udflugtsbåd lægger til og udspyr et ubegribeligt antal mennesker belæst med picnicgrej, som hurtigt fordeler sig i landskabet. Så vandrer vi tilbage til Abelone igen, vi må jo videre. Vind er der stadig ikke noget af, så vi starter motoren, går ud mellem sælerne og videre nord på. Katalin lægger sig på sottesengen, mens jeg sætter kurs mod Falkenberg, som ligger ca. 40 sømil nord nordvest. Falkenberg viser sig at være en megastor industrihavn beliggende ved udmundingen af en elv med flydedok, tømmerbjergerne oma. Lystbådehavnen kan knap nok skimtes ved indsejlingen, men efter ca. 15 minutters potten op ad elven er vi fremme ved en udmærket gæstehavn.

Tirsdag den 4. juli: Vejret fortsætter ufortrødent. Katalin ligger på valen, mens jeg låner en cykel og kører op i byen for at proviantere og købe diesel. Kl. 13.30 kastes der los, og vi potter ud den samme lange vej indtil vi er på åbent hav igen. Hele dagen eksperimenteres der med sejl og motor, men højtrykket ligger helt stille, så uden et rimeligt forbrug af diesel går det ikke. Katalin prøver forgæves at føle sig bedre. Jeg finder på kortet en lille ø syd for Bua med en bugt, der ser ud til at give læ for alle relevante vinde. Da vi nærmer os ser vi desværre, at fire mindre motorbåde allerede ligger helt inde ved klippen, og oppe

på en lille eng er rejst et pænt stort telt. På den anden side af fjorden på fastlandet tårner Ringhalsværket sig op, men efter at tre 3 af motorbådene forlader stedet for at drage hjem, og hvis man vender ryggen til Ringhals, er øen virkelig meget øde. Vi har kastet anker et stykke fra kysten og holder pænt afstand til teltboerne hele natten.

Onsdag den 5. juli. Om morgenen bades fra båden. Vi må se at få en ordentlig rebstige, for det er svært at komme op, selvom Abelones fribord ikke er højt. Vi ror i land i vores slæbejolle, Hunni, som trofast har fulgt os på sommerture de sidste mange år. Den lille ø er i mellemtiden blevet rigtig ubeboet, idet teltfolkene hev pløkkene op ved 9-tiden og forsvandt i deres båd. Vi letter anker ved 10-tiden og sætter kurs mod Göteborg skiftevis for sejl og motor. Vi er heldigvis for længst nået op på vores detaljerede søsportskort, for nu er der pludselig masser af skær, øer og holme, så der skal navigeres og træffes beslutninger om rutevalg. Henad kl. 8 kvæld fortojer vi civiliseret i Långedrag, hvor KDY's svenske broderselskab herer hjerterne, og som må være Göteborgs svar på Rungsted Havn. Midt imellem et hav af kæmpe store både af glasfiber ligger der en lille perle af en køsterbåd næsten på prikken magen til Abelone bortset fra, at den er helt utrolig velholdt. Den ser næsten ud som om den aldrig har været ude at sejle. Alt kan man spejle sig i, ingen misfarvning, alt tovværk matchende og symmetrisk, og jeg skal komme efter dig. Her er noget at leve op til. Desværre er ejeren ikke i synet, så vi kan ikke høre, om der er tale om en virkelig tvilling.

Vi afhenter Gustav næste dag på centralstationen og beslutter os for straks at sejle til Framnäs på sydspidsen af Björkö ca. to timers sejlads væk. Det kan nok være, at vi vækker opmærksomhed. Det strammer til med gamle sejlere, som næsten har tårer i øjnene ved



*Abelone i vindstille
på Kattegat.*



*Abelones
søsterbåd i
Långedrag.*

synet af Abelone, som de kender fra gamle dage. Da hed den Turing, opkaldt efter de første ejere, Ture og Inger Larsson, som tragisk blev dræbt ved en bilulykke nogle år efter. Vi får oplyst, at bådens aptering blev lavet af Ture Larsson, mens selve båden blev bygget på Klippans Varv i Göteborg af Torsten Abrahamsson, mens konstruktøren var Sven Abrahamsson. I en lille kanal mellem to øer ligger en hel lille

armada af små kosterbåde, de såkaldte K6'ere, efter overalltlængden på 6 meter. De kan måske sammenlignes med vores juniorbåde, dog er de noget større. Der er også et par K 25'ere og en enkelt K 30. Her står tallene for m2 sejl.

Fredag den 7. juli får vi hilst på resten af eskadren. Det svirrer med både- og menneskenavne, som vi umuligt kan huske. Kl. 13.30 er der afgang mod Skärhamn. Vi er alle blevet forsynet med en selvlysende vejarbejdersgul vimpel som skal bindes i et vant, så vi kan se hinanden og holde sammen. Vinden er svag sydlig senere skiftende. Ved Marstrand går de andre både udenom, men vi synes, at Gustav skal se den fantastiske natur og havnen mv. i Marstrand, så vi går gennem Albrechtskanalen og videre gennem Marstrand Havn. Det virker nu lidt overflødigt, for han sidder fokuseret på sine tovender og elektronik og ænser overhovedet ikke sine omgivelser. Ak ja, man lærer nok aldrig, at de værdier, man selv har, ikke nødvendigvis deles af den yngre generation. Kl. 19.30 når vi frem til Skärhamn uden at have set skyggen af de andre, men der ligger de nok så fint på rad og række på de reserverede pladser, da vi humper på plads som de sidste. Der er fælles grillning netop da vi ankommer, men da vi hverken har noget at grille eller synes, at vi endnu har knækket koden til gemenskapet, fortrækker vi op til den stedlige "italienske" restaurant, hvor vi får en god gang pasta.

Lørdag den 8. juli er der afgang mod Hällevik Strand kl. 11. Denne gang er vi fast besluttede på at være en del af en eskadre, så vi stævner først ud efter at en forsvarlig flok af de andre er i vej. Endelig er vejret blevet normalt, skiftende skydække og frisk sydvestlig vind, så vi skummer af sted for sejl og logger helt op til 6,8 knob i pustene. Det tager kun et par timer at nå frem. Vi føler os lidt som den hvide gase i Nils Holgerssons forunderlige rejse, mens de små K

6'ere er de brune vildgæs. Men takket være den lidt længere vandlinjelængde følger den hvide gase denne gang smukt med vildgæssene selvom vi har Hunni på slæb. Det går hu-hej forbi koste og båker og til sidst en lille uautoriseret smutvej ind til havnen, hvor vi bliver vinket ind på en udmærket plads af havneme-steren. Han er en begejstret fyr på vores alder, som på begge sider nedstammer fra en uendelig række af fyr-mestre på den svenske vestkyst, og han beretter glad og gerne. Nu tager det sociale liv fart. Det viser sig, at et par af deltagerne, Inger og Leif, er de lykkelige ejere af den yndigste lille stuga midt i byen, og de inviterer hele selskabet, der nu tæller ca. 20 personer, på kaffe og kage. Deres hus er det mest nuttede, og perfekt indrettede i lys og let skærgårdsstil, hvidt og falmet og lyseblåt og mange maritime genstande. Der grilles samme sted om aftenen. Alle medbringer vi hver vores, og der er fælles kartofler og salat. Vinen flyder lige så lystigt som samtalen. Gustav tager keg-ler ved at udfolde al sin origami-kunst. Snart har alle fået et fuglenæb at pippe med, der er rundesang, en flaske jubilæumsakvavit dukker frem på bordet – en særdeles lystig aften, der varer til hen ad 23. Da tør-ner vi i hvert fald ind.

Søndag den 9. juli kl. 11.30 går det løs igen mod Fiskebäckskil. Vinden er nu frisk til hård fra sydvest, den perfekte retning, men på kortere strækninger skal der krydses bravt. Vi har klogelig skiftet krydsge-nu-oen med en krydsfok og skummer lystigt af sted, tan-gerer gårdsdagens rekord på 6,8 knob og overhaler K 6'eren Lasse-Maja. Forude har vi "Stormen", et kle-nodie af en koster fra 1916, men den når vi ikke, før vi når dagens destination. Her pakker vi os nydeligt sammen i lag på lag med os inderst og tre af de små udenpå. Tak for det fortræffelige coekpittelt, der sik-ker os privatliv for natten. Men foreløbig har privatliv ikke første prioritet. Der er arrangeret traditionel jazz på kajen, og Inger synger med bandet. Vi siver op i

byen, der er om muligt endnu mere pyntelig, end sid-ste gang vi var her i Attila. Om aftenen er der reserve-ret borde i restauranten, hvor vi indtager et lukullisk og håndedyrt fiskemåltid. Der kan ses VM-finale på en lille skærm oppe ved baren, uden lyd. Frankrig spiller mod Italien, og her gælder generationskløften, idet alle de små rødder holder med Italien, mens vi mere astadige hepper på Frankrig. Ak, Zidane får det røde kort, og Italien vinder i straffesparkskonkurren-ten. Aftenen går med besøg på bådene, mere musik og dans osv. Til køjs ved midnat.

Mandag den 10. juli. Hele natten har vinden hylet i riggen, og vi har hørt hæftige byger tromme på dæk-ket. To af de gamle gubber er kørt tilbage til Framnäs for at hente endnu en af de små K6'ere, og vi tænker med gru på deres sejlads om natten i den vind. Da vi får øjne ved 7-tiden er de ankommet, men det har væ-ret en tuff tur, kun for fok og med vindstød op til 23 m/s. Den dag bliver vi liggende i havn.

Tirsdag den 11. juli purres alle kl. 5.30, idet vejrud-sigten lover de gunstigste forhold tidlig på dagen. Det lykkes faktisk hele eskadren at komme af sted 7.20, og for jævn til frisk sydvestlig vind bruser vi af sted. Gustav har taget hyre på en af de små både hos selve-ste eskadrechefen, Ingemar, og hans kone, Anne, så Katalin og jeg må klare os selv. I susende fart går det mod Sotekanalen, hvor sejlene må stryges. Vel nord af kanalen kan der sættes sejl igen og farten genopta-ges. Det har småregnet et par timer, men pludselig sætter det for alvor ind med styrtregn. Som sædvan-ligt får vi ikke regntøj på i tide, så der forestår et stor-re tørrarbejde, da vi når frem til Hamburgsund og hele eskadren har puttet sig side om side lige nord for linjefærgen. Gustav kommer om bord og kan berette, at eskadrechefens båd er mere utæt end vores, hvilket dog ikke afholder ham fra at erklære, at han umuligt kan sove i sin overskyllede kaje på Abelone. Det går

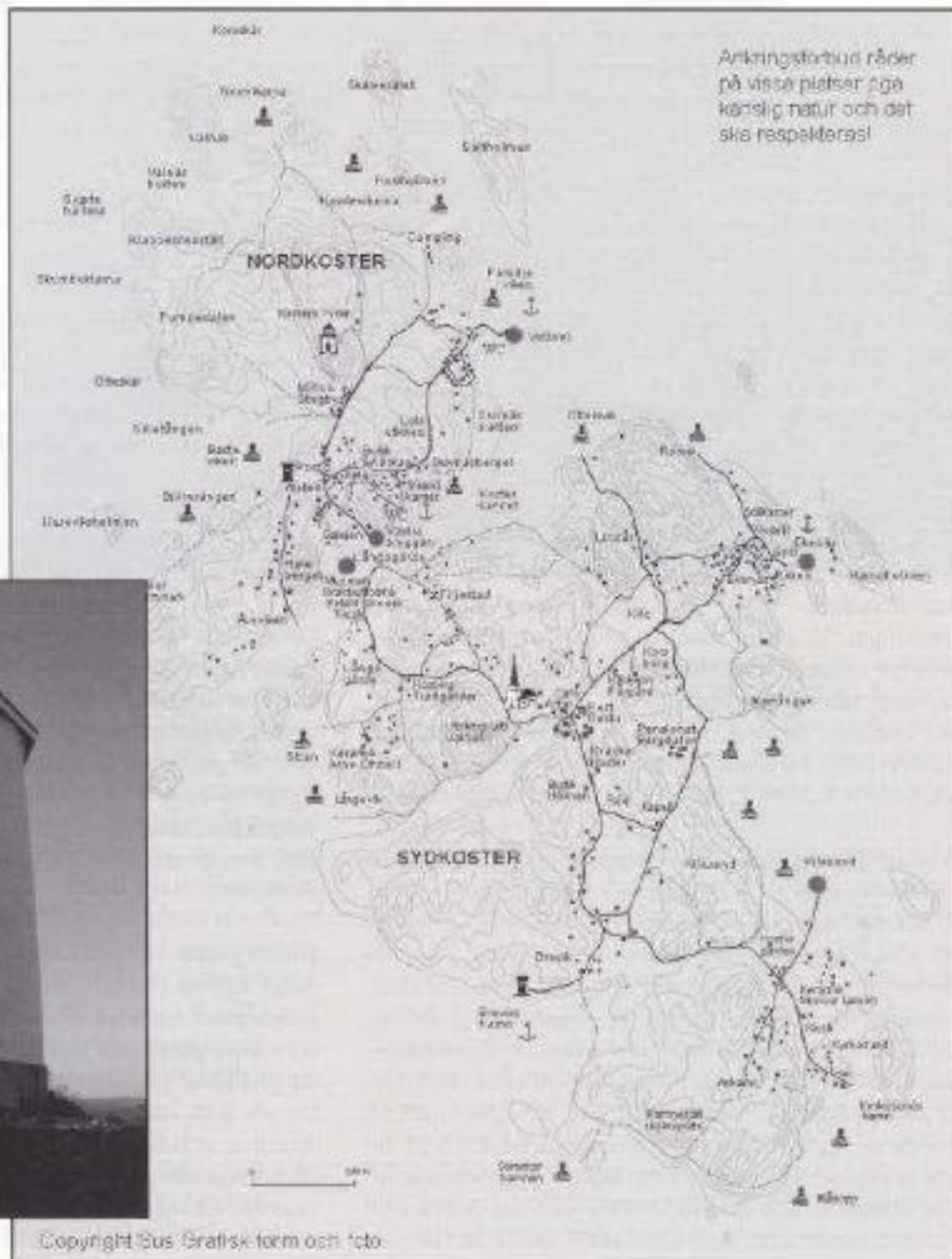
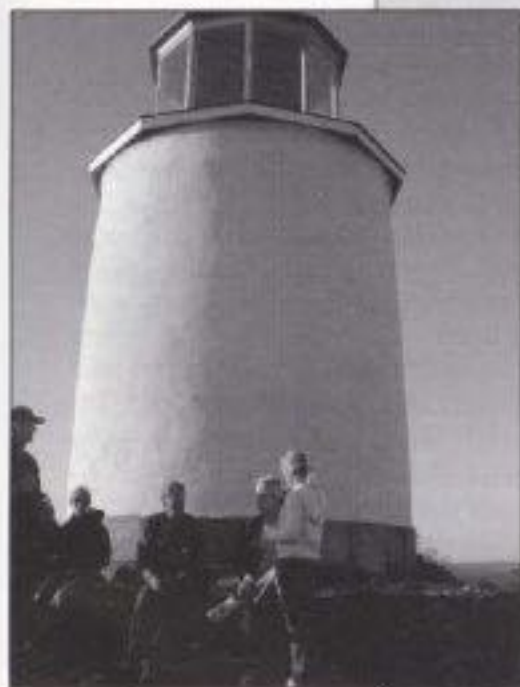
Kosterbåden
"Stormen" fra 1916.



endda.

Onsdag den 12. juli er der skippermøde på kajen kl. 11. Der er en del betænkelige miner, og der spørges flittigt til de danske farvandsudsigter, der tilsyneladende nyder højere status blandt svenskerne end de svenske. I dag skal vi til dels over åbent hav til Nordkoster, og der er lovet sydvestlig vind styrke 8-13. For de små K6'ere er det ret meget og navnlig for dem, der bliver slæbt. De vil så vidt muligt blive indenskærs og gå til Tanumstrand og derfra i morgen komme til Koster. Man kan se, det rykker i Ingemar for at komme til Koster, og i hvert fald beslutter Stormen og vi at nå frem, koster hvad det vil. Så vi reber storsejlet og sætter stormfok og sætter af. Noget af sejladsen foregår indenskærs, men på lange stræk får vi direkte de store bølger fra Skagerak, anslået 4 meter signifikant bølgehøjde. Det er fantastisk flot sejlad, vi og Stormen følges nøje. Vi kan se Stormen forsvinde i bølgedale, så kun det øverste af storsejlet stikker op. De er forbløffende sødygtige, de små kostre. Også Hunni følger med som en korkprop, selv om man næsten ikke tør se bagud for at checke, hvordan det går.

Over telefonen aftaler vi at holde en pause i Havstensund for at slappe lidt af og aftale, hvad vi så gør. Havnen er jævnt kedelig og blæsende, og Nordkoster ligger kun et par timers sejlad væk, så vi bliver enige om at fortsætte. Og resten af turen bliver lige så flot, men til sidst, ved selve indsejlingen mellem de to kosterøer, bliver det ubehageligt. Det er som om vinden har taget sig sammen til en sidste kraftanstrengelse, så vi ligger fladt hen ad vandet, indtil sejlene stryges. Vi giver en trosse til Stormen, hvis påhængsmoter dårligt kan give styrefart, og når ind mellem øerne og fortojer på siden af et ombygget vikingeskib, da de reserverede pladser ikke er til at få øje på. Vi griller laks sammen med Stormens besætning og nyder, at vi



er nået frem til rejsens mål. Vi får at vide, at Ingemar og Anne forsøgte sig lidt senere i deres K6'er, men måtte vende om på grund af vejret. Det er en oplysning, som i høj grad styrker selvtilliden.

Torsdag den 13. juli er overliggedag. Vi spadserer ud til en lille bugt på den nordøstlige spids, hvor der er en udmærket badestrand. Vandet ser indbydende ud, men er hundekoldt. Kl. 17 dyster vi i minigolf med Sverige og Norge, og Danmark vinder skam. Så er der guidede tur op til det nyrestaurerede fyr, som viste sig at være fejlplaceret, da det i sin tid blev opført. Mån havde glemt, at det ofte er tåget på disse kanter, men da tågen normalt lå lavt og fyret højt, kunne man ikke se lyset fra havets overflade. Fyret fik derfor lov til at forfalde. Men nu har en kreds af interesserede med Strömstad Kommune i spidsen fået det restaureret. Vi får lov at komme helt op og nyde den storslåede udsigt. Oslobåden pløjer sig frem i horisonten. Vi får at vide, at hvis fyrmesteren faldt i søvn på vagten, og et skib forliste p.g.a. hans power-napping, kostede det hans hoved. Altså i gamle dage. Der indtages lidt ost, oliven og rødvin deroppe, og Gustav iler i forvejen ned til havnen for at lave sin berømte pastasovs. Da den er sat til livs tørner vi ind.

Fredag den 14. juli: Efter skippermøde bliver starten på den kombinerede eskadre – og kapsejlad over til Strömstad udsat et par gange. Der afventes endnu et par kostre fra Strömstad, som er tilstrækkelig fanatiske til at tage turen både frem og tilbage samme dag. Eskadren består af Abelone og Stormen og en del andre kostre, som ikke var med i eskadren fra Framnås. Resterne eller rettere sagt hovedparten af sidstnævnte eskadre forventes i løbet af dagen at nå Strömstad indenskærs fra Grebbestad. Ved 12.30 tiden kommer vi af sted. Vi har ikke kunnet komme af med Hunni og har den derfor med på slæb. Vinden er frisk øst nordøstlig, og vi har reb i storsejlet. Det er

nu så som så med den nye eskadresejlad. De lokal-kendte begynder at piske derud af, straks vi har krydset startlinjen, og snart er de små krydsende spidser i det fjerne. Vi i Stormen og Abelone må først lige finde startlinjen overhovedet, før det kan begynde at gå nordpå, hvor vi skal runde et lille skær for derefter at gå ned mod Strömstad. Bemeldte lille skær er som forhekset; i over en time forsøger vi og Stormen fra vekslende vinkler at runde det, uden at det lykkes. Til sidst bliver vi enige om at opgive og humper for motor og flov medvind ind til havnen, hvor vi i løbet af aftenen får den nyttige information af vore Strömstad –"venner", at vi skulle have holdt os ganske tæt til skæret for at undgå at komme ud i en af de kraftigste modgående strømme i hele NV-Sverige. Tusind tak, det var da dejligt at vide. Inde på molen står den kendte kajakmand og grønlandsfarer, John Andersen, med sin kone, Susse, og vinker og fotograferer. De er efter aftale kommet herop og har parkeret bilen et eller andet sted for derfra at fortsætte i medbragte kajaker. Men også for dem havde vejret været for hårdt til at stikke over til Nordkoster. De er med til fælles grillaften for hele kosterfolket, der nu tæller over 50 personer. Det foregår ved SSS-klubhuset, der ligger på en lille holm ude for enden af en mole. Alle sidder på stenene, synger, drikker og nyder trubaduren, der optræder for os med alle de pragtfulde svenske viser.

Lørdag den 15. juli. Morgenmaden indtages i cockpittet sammen med Susse og John, der har medbragt pulvergrød fra sine ekspeditioner. Med en god del rørsukker på toppen smager det rigtig godt og lægger en god bund for resten af dagen. Der skal nemlig sejles om kap, både i kosterbåde og andre veteranbåde. Ruten er et langt kryds til Sydkoster og derfra tilbage til Strömstad ca. 15 sm. Atter sækker vi og Stormen uhjælpeligt bagud. Jeg havde sat min lid til, at Abelone frigjort for Hunni ville flyve af sted, men jeg må



erkende, at Hunni gør ikke den store forskel. De små K 6'ere fræser af sted; vi begynder at forstå, at de faktisk udelukkende bruges til ræs, og det lidet inventar, de rummer, bliver da også omhyggeligt taget ud og anbragt på broen inden afgang. Men Stormen og vi har det som sædvanligt overordentlig hyggeligt i vores adstadige tempo. John og Susse er taget videre imens, og vi skal alle over til Furholmen til præmieuddeling og middag. Det første tager vanen tro alt for lang tid. Vi får naturligvis ikke det, der ligner en præmie, men bliver dog nævnt, fordi vi er kommet helt fra Danmark, og applausen er brugende. Vi sidder til bords med tre søde og kultiverede svenskere, som startede og endte kapsejladsen med forsmædeligt at gå på grund midt i havnen.

Søndag den 16. juli. I dag skal der sejles om Ægirskölden. Vinden er jævn til frisk. Ruten består af tre identiske heats med kryds fra startlinjen til top-

mærket, derfra til et afstandsmærke lidt væk og derfra læns tilbage til startlinjen. Vi bliver faktisk bedre og bedre. Blandt andet har vi nu virkelig fornøjelse af de nye selvsødende spil med tilhørende fundamenter, vi fik monteret i forbindelse med bådens klargøring. I alle tre heats slår vi Stormen med et par båd længder og et par af de bageste K 6'ere, men da vi har et lidt højere mål, ender vi dog på en sidsteplads. Jeg prøver forgæves at overbevise Katalin om, at det vigtigste er ikke at vinde, men at deltage. Om aftenen er der igen præmieuddeling. Vi får en trostpæmie, og begejstringen er igen overvældende over, at vi er kommet helt fra Danmark. Gustav, som er selskabets benjamin, udnævnes til en juvel og der er ikke grænser for forbødningen. Om aftenen er der igen fælles grill; vinden blæser hårdt fra sydvest, så vi sidder i klubhuset, hvor stemningen stiger til nye højder. Gustav udfolder igen al sin origami-kunst og fremtryller en hel armada af papirbåde udstyret med hver sit fyrfads-

lys. Hver kosterbåd får en, og alle tramper ned på en bro efter mørkets frembrud for at sosætte dem. Desværre går lysene hurtigt ud i blæsten, men begejstringen vil ingen ende tage.

Mandag den 17. juli er vejret slået om. Vi vågner til en helt overskyet himmel og senere oven i købet en lille byge. Desværre er vinden ikke slået om, ej heller føjet, og da der samtidig er et vist håb om mere nordlige vinde i morgen, beslutter hovedparten af Framnäs-folkene at ligge over og gøre Strömstad i stedet. Det passer os udmærket.

Tirsdag den 18. juli. Vinden er gået i nord styrke 3-8 m/s, perfekt til at begynde hjemturen. Efter rørende afskeds-scener på broen kaster vi los, sætter straks krydsgenua og storsejl og lænser i moderat fart sydpå. Bagude ser vi de små kostre nærme sig, og de overhaler os også lystigt en for en. Egentlig er det udmærket at have dem forude, så vi ved præcis, hvilken kurs vi



Kapsejlsads om Kosterpokalen

skal lægge. De vil dog kun til Hunnebostrand, men vi går videre gennem Sotekanalen. Lige inden den enorme bro, der forbinder Kungshamn med Smögen fortojer vi ved en lille, meget privat udseende bro, hvor en af bådejerne uhyre venligt forsikrer os om, at det går bra. Der findes oven i købet visse faciliteter, men der er herrelangt at gå ind til havnehelvedet i Smögen, men det hører sig lige som til.

Onsdag den 19. juli. Det forspring, vi fik i går, får vi grundigt sat over styr. Først kl. 12 kommer vi af sted, og da er de fleste eskadredeltagere allerede kommet forbi. Helt tilfældigt ser vi Stormen, minsandten, lægge sig efter os, og et par timer senere, da den flove, overvejende sydvestlige vind helt forsvinder og vi går for motor side om side, viser det sig, at de, i lighed med os, har tænkt sig Bassholmen som næste stop. Vi har åbenlyst svært ved at slippe hinanden. På turen lykkes det Stormen at fange tre makreller, som Gustav med stor ekspertise fileterer, så de kan grilles. Vi bidrager med jordbær. Strødet til Bassholmen er for-



tryllende. Vi genkender den bøje, vi blev jaget bort fra af en splitter hysterisk svensker en del år tilbage, da vi var her med Attila. På selve Bassholmen står tiden stille. Vi spadserer en allentur ud til færene og nyder stilheden.

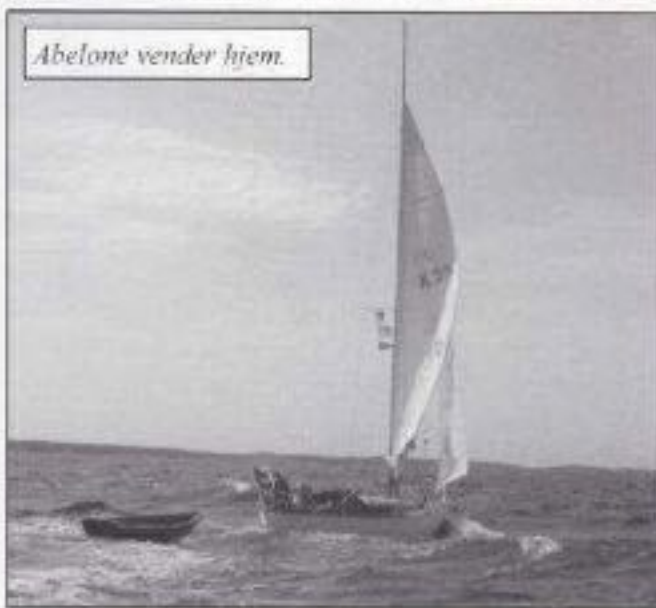
Torsdag den 20. juli. Vi står op til let modgående vind, sol osv. For motor går det østpå gennem det ekstremt snoede og sine steder uhyggeligt smalle løb. Pludselig dukker en af de store passagerbåde op bag et skær, på det værst tænkelige sted, forstås. Kun ved at sætte fuld skrue på undgås den truende kollision. Vi har overtalt Stormen til at gå med til Slussen, som vi erindrer som den mest svenske sommeridyl, som tænkes kan. På pensionatet er der gudskelov aftenunderholdning, og vi sidder ud over vandet i den blikstille nat og lytter til svenske viser af forfatteren Viveca Lärn, sipper øl og iagttager Gustavs små lysbåde drive ud over bugten. Inden da har vi om bord på Abelone med Stormens besætning indtaget hvidløgsstegte kyllingelår med kantareller, som vi købte i Hennån, hvor begge både lagde ind på vejen for at bunkre.

Fredag den 21. juli. Vi går for motor fra Slussen til Ulveöen, hvor vi tidligere har været på en skæg Café de Brazil, beliggende in the middle of nowhere nær Ljungskile. Desværre har caféen skiftet ejer, det er ikke mere den jordomsejlende fyr med den brasilianske kone og det maritime bibliotek og udvalget af kaffe er også blevet reduceret til fire. Så går vi for sejl, der krydses bravt og tanken om at nå helt til Åstoll opgives. I stedet drejer vi ind til Stenungssund, hvor Stormen, som i dag virkelig er sejlet fra os, vinker os ind på en udmærket plads. På vejen er det min-sandten lykkedes Gustav at fange en alvorlig makrel, som han nu bruger en del tid på at rense og filetere, så skællene glinser overalt på båden. Den skal vi have i morgen, så Gustav får ikke selv glæde af den, idet

Stormen venligt har tilbudt at tage ham med hjem og køre ham til Göteborg, hvorfra han kan tage toget til København, for som han siger, han trænger til lidt ferie derhjemme! Dagen slutter med et pragtfuldt måltid på restaurant.

Lørdag den 22. juli. Stenungssund forlades kl. 11.30. Vi går sammen med Stormen for motor ud under broen, hvorefter den daglige kapsejlad begynder. Om det nu er, fordi Gustav har forladt os til fordel for Stormen, eller det er fordi Hunni trods alt bremser farten en del – hvorom alting er, er vi snart alvorligt sejlet agterud. Efter et par timer opgiver vi spøgen, de skal trods alt kun til Wallhamn, mens det for os gælder om at positionere os til at komme til Læse. Så vi stryger fokken og når ved hjælp af den gode motor frem til Astoll, den sjove høje klippe tæt besat med huse, som man altid beundrer lige nord for Marstrand. Her finder vi en fantastisk god plads inderst i havnen; det er godt nok ikke en gæsteplads, og godt nok står vi fast på bunden et par timer i løbet af

Abelone vender hjem.



natten, men vi ligger helt for os selv og har fineste udsigt til den inderste del af havnen med de små fine træhuse. Byen er præcis så nuttet som set udefra; små gyder og trapper snor sig forvirrende rundt på hele een, som man mageligt kan spadserere hele vejen rundt om på en halv time. Gustavs fine makrel tilberedes og nydes i cockpittet.

Søndag den 22. juli. Vi står tidlig op og er allerede af sted kl. 7.50. Vejret er noget diset. Vi går for motor ud forbi Marstrand, men vinden er svag syd vestlig, søen er forbløffende voldsom, og der er lagt op til mange timers ubehagelig sejlads til Læsø. Så vi tager en hurtig beslutning opgiver Læsø og drejer snuden indenskærs igen. Straks bliver sejladsen behagelig, og vi bevæger os stille og roligt sydpå mod Framnäs, hvor vi har planlagt at spise frokost. I det smalle løb inden Framnäs observerer vi et pudsigt lille skær, der grangiveligt ligner en stor sæl. Efter at vi har passeret det, drejer skæret hovedet og ser efter os. Efter et par timer og lidt forvirring vedrørende navigationen, finder vi den indsejling, vi leder efter; vi vil til Styrsö Tangen, hvor vi lægger os langs en môle. Der er en del uro på grund af for hurtigt sejlede motorbåde, men byen ser meget sød ud.

Mandag den 24. juli. DMI lover VNV i Kattegat, men da vi stævner ud lidt i 11, er vinden ret så sydlig. Vi går øst om Styrsö for at fortsætte skærgårdssejladsen længst muligt og søger endnu længere østpå for at undgå at krydse. Det meste af dagen går med vinden på tværs, men siden får vi et par irriterende timer med læns og voldsom rulning. Vores vage ambition om at gå til Varberg skrøtted, og vi går ind i Bua havn. Det er nu tyndet betydeligt ud i sejlere, og vi må virkelig navigere for at finde indløbet. Til vor store fornøjelse passerer vi et par lave klipper, der er fuldstændig oversået med sæler.

Tirsdag den 25. juli. Ved 11 tiden går det løs igen ned langs Sveriges vestkyst. Der står stadig en grim gammel sø i Kattegat, som giver irriterende sejlads. Vi når til Glommen, som viser sig at være et yderst charmerende lille fiskerleje, oven i købet med en lille konsum, som vi når at besøge inden den lukker. Her er fin plads og et bord yderst på molen, hvor middagen kan indtages, mens solen går ned over et nu aldeles fladt Kattegat.

Onsdag den 26. juli. De store trawlere, der drog på arbejde i går aften, vender hjem samtidigt. Vi skal lige have lidt blødt brød til formiddagskaffen og diesel til jerngenuen. Det sidste afhandles ganske privat hos havnefogeden. Så går det mod Gilleleje. For storejil og krydsgenua bruser vi over Kattegat. Kullen anes som en skygge i den middelmådige sigtbarhed. 10 timer efter afgang står vi ind i den velkendte Gilleleje havn og lægger os uden på en lille ålekvas fra 1911, som ejeren just har erhvervet og er berettiget tilfreds med. Jeg ser til min sorg, at Utzons smukke 55 m2 konstruktion, "Undine" fortsat og nu på 4. år står util-dækket på land og virker meget forsømt efter at den for ca. 5 år siden blev sat fuldstændig i stand.

Torsdag den 27. juli bliver vi i Gilleleje og besøger venner i nærheden og fredag den 28. juli, turens sidste dag, skal vi gerne nå hjem til Svanemøllen. Det øs-regner med sydøstlig vind. Af en eller anden grund er det næsten altid sådan, når vi skal hjem fra Helsingør. Det regner så meget, at jeg midt i det hele må over i Hunni for at læse den. Men det hjælper, for et øjeblik efter holder det op med at regne, vinden går i øst og vi får en herlig sejlads det sidste stykke til Svanemøllen, hvor Gustav og hans forældre venter for at hjælpe med tømning mv. af Abelone. Den helt igennem usædvanligt afvekslende og dejlige sommertur afsluttes med osso buco i Sundets restaurant.

* * *



*K 6'ere ved
kaj i
Strömstad*

Holder du af bruksbåtar..?



Föreningen Allmogebåtar
TRÄBITEN 132

Der er noget helt særligt ved svensk skærgård og gamle træbåde. Og når det så skildres med de bedste fotos og en bogavet tekst, kan det ikke blive meget bedre, altså bortset fra i virkeligheden.

Foreningen Allmogebåtar har godt 3.000 medlemmer i de nordiske lande, flest i Sverige, naturligvis. Og blandt foreningens aktiviteter er det meget smukke tidsskrift, Träbiten.

Det seneste nummer er en hel lille bog, der gennemgår fiskeriet historie på den lille ø Rörö i den Göteborgske skærgård. Bogen er lavet i et samarbejde mellem bådinteresserede og lokalhistorikere. Resultatet er ganske enkelt imponerende og en ren fryd for

øjet. Men sådan er det faktisk med hvert nummer af foreningens blad. Bevares, meget af det kan ikke rigtig kaldes for lystbåde, selv om folkene utvivlsomt har stor fornøjelse af deres fritidssejler i de gamle brugsbåde. Så det er ikke slanke mahognybåde, smækre skærgårdskrydsere eller flotte motorbåde. Derimod en mangfoldighed af især små, gamle brugsbåde. Fiskejoller, rojoller og ind i mellem en fiskekutter. Eller en klog artikel om sejlføringens historie. Foreningens hjemmeside er mere primitiv, men den er en hurtig vej til at bestille en af de mange glimrende publikationer. Tjek selv på www.allmogebatar.nu

Tekst: Simon Hansen



Vind-Hansen havkrydser

Blanklakeret båd bygget i Tabasco mahogny med teakdæk, tegnet af Vind-Hansen, og bygget hos berømte Knud Olsen i Bandholm 1962.

Dimensioner: 9,70×2,50×1,50

Motor: Albin Kadett, 2 cyl. renoveret 1996

Deplacement: 4.500 kg

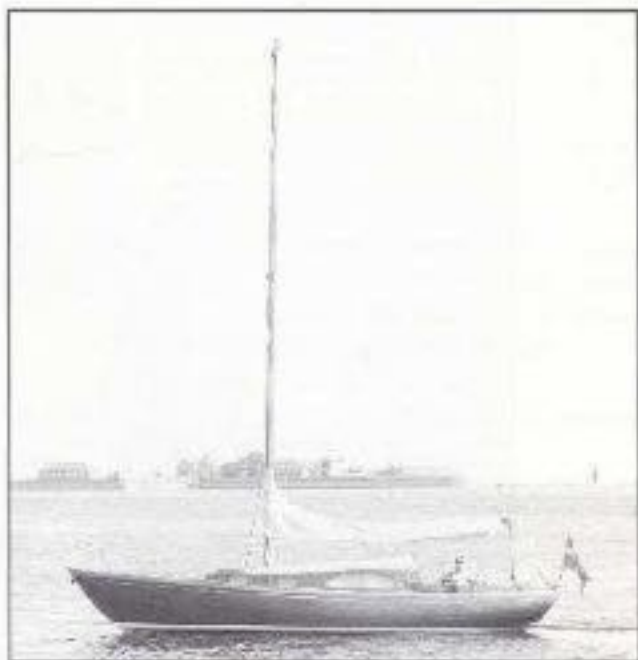
Båden er indrettet med 4 køjepladser, og der er et dejligt cockpit. Ståhøjden er 2,00 meter om læ. Båden er fuldstændig sand og frisk og fremstår meget velholdt.

En meget smuk liebhaverbåd for den kræse sejler.

Kompas, navigator, VHF, cockpittelt, bompresning, samt diverse udstyr til turejls medfølger.

Pris: 195.000,- kroner.

Yderligere oplysninger på telefon 35553637 / 22253637



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Meld dig ind...

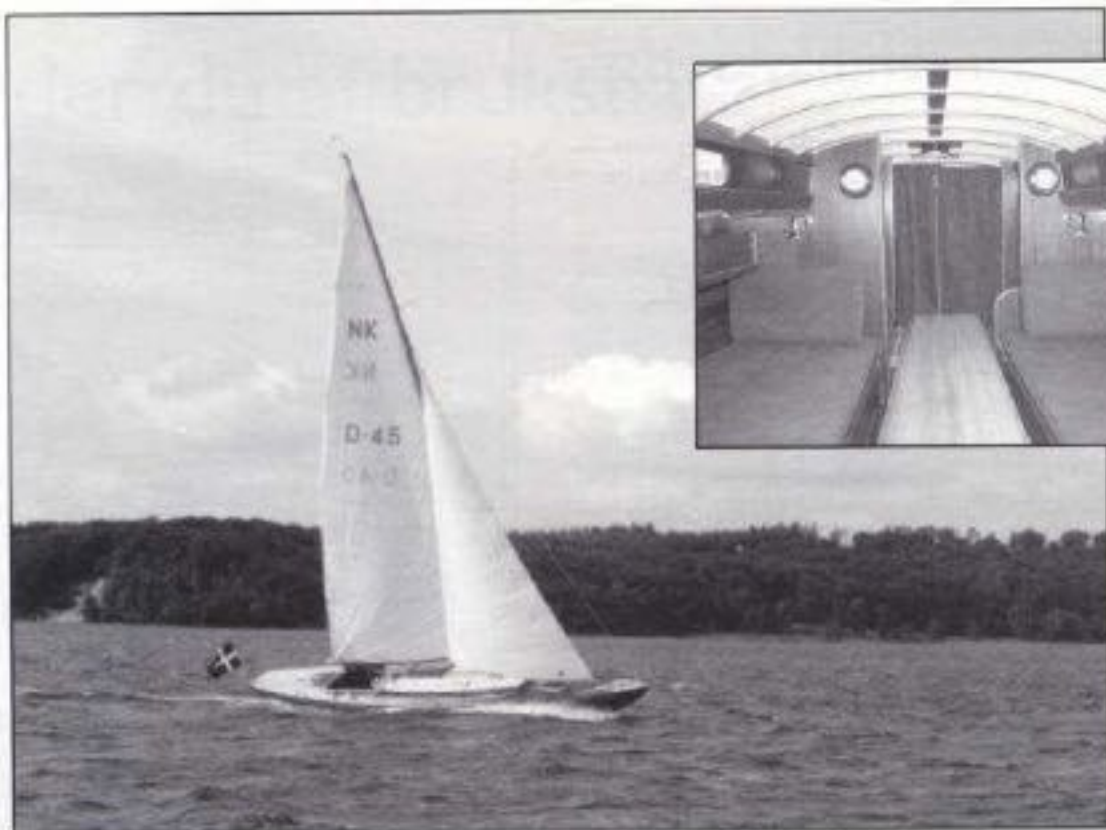
Kom med i DFÆL. Send os en mail, ring eller brug vores hjemmeside. Så kommer du med i aktiviteterne og får vores medlemsblad.

Årskontingentet er 350,- for aktive og 200,- for støtte-medlemmer.

Mail: medlem@defaele.dk

Telefon: 5538 8631

Hjemmeside: www.defaele.dk



Nordisk Krydser, NK D45, Marsk

Marsk er konstrueret af Poul Molich og bygget på Hundested Bådebyggeri i 1953. Marsk er i perioden 1999 - 2003 blevet omfattende renoveret eller genopbygget, idet Poul Molich på sine ældre dage har foretaget en fuldstændig udskiftning af mahogniklædningen, ruf, dæk og aptering, således at Marsk fremstår så ny, som dengang den blev bygget. Endvidere er defekte bundstokke og svøb udskiftet, rorstævn er udskiftet og der er monteret nye laminerede svøb og nye skot.

Der er teakdæk, aptering i mahogny, 2 kejer, pantry med gas, selvvlændende cockpit, ny fast el-motor installation, nye sejl og meget mere.

Kontakt Elsebeth og Ole Wedel for yderligere oplysninger: 4798 0403 eller e-mail: owtcon@danbbs.dk

Læs mere om Marsk:
<http://www.nk.oju.dk/nkmarsk.html>



Motorbåd

Lærk på eg. 55 hk. velkørende Ford diesel, 4 cyl. En god og sikker båd, velegnet til tur, fiskeri og havjagt.

Udstyr: Kompas, ildslukker, fendere, tovværk, 2 kalecher, VHF, walkie-talkie, anker, søtoilet, 100 liter rustfri diesel-tank, køleboks og diverse hynder.

En båd med sjæl og historie.

Ligger i vandet i Odøen Havn, prøvetur kan arrangeres.

Pris: 55.000,- kr.

Henvendelse: 21626506 / 59326506

53 fod Galease

Galease 27 BRT / 53 fod.

Bygget i eg på eg, 1896, i Frederikshavn.

Velholdt fritidsbåd med bl.a. centralvarme og ca. 30 kvm. lejlighed/kahyt, 180 hk 8 cyl. Scania, 220 V, 750 W.

Sælges sejlklar, pris 850.000,-
Kan finansieres, minimum 20%
i udbetaling.

Se mere på:
www.sitecenter.dk/retro

Mail til retro@mail.dk
Telefon 28538274.



Gaffelrigget spidsgatter, 1913



29 fods gaffelrigget spidsgatter med klyverbom ønskes afhændet.

Båden MAIA, der er bygget hos Carl "Jolle" (Andersen), Faaborg i 1913, har gennem 2 generationer været i samme families eje siden 1937. MAIA har frem til 1967 været hjemmehørende i Hellerup Havn og siden da i Kerteminde Marina, hvor den kan ses. Båden, der er konstrueret af Tom Petersen, er i 1953 ombygget hos Aage Birch med nyt dæk, cockpit og ruf, det meste i teak.

Skroget er lærk på eg.

Køl ombygget/fornyset 1968-69. Motor: 2-cyl 11 HK

Penta benzin, 1953, 6 volt. 12 volt kahytsslys.

Mast, bom og klyverbom: oregon, gaffelbom: gran. Dacron fok, klyver og gaffelstorsejl ialt ca 45 m² fra 1978. Topsejl og genua af bomuld. Ældre bomuldssejl medfølger tillige.

Stående rig rustfri, løbende rig dels kunststof, dels lettjæret hamp. Beslag og fittings af bronze. Træblokke.

Prisidé 80.000 kr eller efter forhandling

Torkel Lund, Kristine Rudesvej 29, 5300 Kerteminde
telefon 6532 1997

W-båd 1938

W-9 Goldfinger.
Bygget hos E. Norbjerg 1938.
Total restaureret.
Helt nye sejl.
Alt i alt i meget god stand.
Pris ide 120000 dkr.

Jesper Strandberg
Vindingevej 11
4000 Roskilde

29 42 12 05



Spidsgatter 1942 45 kvm. sejl



Midt i restaureringen af Bamse, faldt vi for en pragtfuld engelsk "Hillyard" spidsgatter, som vi nu har købt. Derfor står vi med to både og bliver nødt til at vælge Bamse fra. Bamse er bygget i 1942 på Thomsens Værft i Kalundborg. Den måler loa 9,10 m (uden boyspryd), bredde: 3 m og den har en dybgang på 1,5 m. Der medfølger sejl, hynder, samt 33 Hk Vetus (Mitsubishi) motor.

Stor salon og forkahyt med to køjer. Dækket er taget af, så der skal lægges et nyt (vi har tilbud fra bådbygger, hvis du ikke selv vil bygge videre). Båden er registreret som nr. 5 i Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer. Bamse står på vinterstativ hjemme hos os i Rungsted. Valdemarsvej 12.

Kan afhentes for 29.500,- kroner.
Telefon 4576 3611. Mail: arne@svhvester.dk.
Flere fotos på: www.toksvig.dk



Olle Enderlein Ørnen 29, 1965

Velsejlende og velholdt klassisk langkolet sejlbåd, mahogni på eg designet af Olle Enderlein, bygget på Storebro Værft i Sverige i 1965

4 køjepladser - Pantry 2 blus og vask - kølebox med kompressor. 3 akkumulatører og lader

Motor Volvo Penta MD6A, 2 cylindre, 10 hk. fra 1985.

Instrumenter: Garmin GPS - VDO log - Navman ek-



kolod - ny VHF - selvstyre

Udstyr : Nyt storsejl - 17 m2 rullesejl - Jabsco toilet -

Furlex rullesystem - C

Copittelt fra 2003.

Pris:98,000 kr

Yderligere oplysning på telefon 40217758



Skaw, 1965

Blank mahogni, mahognidæk, flot båd med Volvo Penta 9 hk fra 1993. WC og ferskvand, VHF, kompas, ekkolod, rulleforstag, alt i udstyr. Vinterstativ (telt).

Kom og se eller giv et bud, priside 87.500,-

Båden ligger i Fredericia.

Kontakt på telefon 75922828 eller 75942872

Utzon S38 D7

Original Utzon 38 kvm S38D7 årgang 1939 sælges for 70.000,- eller bud.

Virkelig god sejler, en forårsklargøring og du sejler.

Prof. holdt med nyt dæk og løbende vedligehold af konstruktionen-- sund! Gode sejl, god motor, nye batterier, alt nødvendigt grej.

Godt brugt aperting-- men det virker.. Beliggende i KBH.

Henvendelse til Morten L. Sørensen på 40 13 20 43.



Kravelbygget Folkebåd



Båden står flot og er gennemrenoveret siden 1999, den ligger i Nibe og den skal ses.

1999: Nyt storsejl og borm.

2000: Nye hynder i kahyt og forskib.

2001: Ny sprayhood og cockpitkaleche, fenderliste i amerikansk lyst eg, stævnbeslag, nye køjer i rustfrit stål, nyt forstykke på kahyt og nyt søgelænder.

2002: Navman 3100 multi-elektrolod – log mm., lys i kahyt, rustfri stål pantry med 2 blus og koldt vand.

2003: Ny 10 hk Nani diesel, nyt stævnror, aksel og skrue.

2004: Nye batterier, badebige og lanterner.

2005: Nyt rulleforstag med ny genua, samt lazyjacks

Øvrigt udstyr:

Kompas, redningsveste, 2 ankre, fendere, kikkert, gasflaske, læsepumpe, 2 stk. dieseldunke, vanddunk, vinterpresenning og ophalervogn mm.

Pris 125.000 kr.

Vinterpris 115.000 kr

Henvendelse Jørgen Christensen, tlf.: 98341191.

Carstensen spidsgatter

Marianna er tegnet og bygget af Carstensen i 1941 i Korsør som 36kvm, men er nu på 30kvm. Bygget i lærk på eg, Kahytten er fra først i '70erne. Dæk og rufag er glasfiberbelagt plywood. Loa. 7,2m bredde 2,5m dybgang 1,45m. 12HK Lister-Petter diesel indenbords motor

Rustfri køl bolte + røstjern.

2 stk. ankre, VHF-radio, manuel lænse pumpe + elektrisk lænse pumpe, fendere, forløjninger, 2 blus Optimus kogeapparat medfølger. Lille 1. persons hjemmebygget robåd kan medfølge hvis det har interesse.

Pris 55.000 kr

Henrik Nielsen, Buen 8 (Lørslev), 9800 Hjørring
Telefon: 962300250, E-mail: buen8@tele2adsl.dk



Hansen Springer '52

Hansen Springerspids-gatter fra 1952 sælges.
8 x 2,4 x 1,5 meter. 6 HK solé dieselmotor fra 1980.
Kompass, log og lod. Trangia spritkøkken med 2 blus.
Alle hal ført til cockpit. Rullefok.
Kan nemt sejles af én mand.
Ny kahyt og aptering.
Mange bord skiftet og hele skroget skrabet i bund
og flere nåder fræset op og limet lister i.

Smuk båd til god pris: 60.000,-

Michael Christensen og Benedicte Krause,
telefon 62681894 el. 28137010

Ligger i Fåborgs gamle havn ved havnegrillen

DFÆL
c/o Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.t.v.
++++1215++++
2100 København Ø

B

POST
PP

91868 ARC 637
STIG EKBLØM
EGELUND 42
HIMMELEU
4000 ROSKILDE

000

Du sidder nu med første eksemplar af bladet i det nye format, og det er ikke kun størrelsen, der har ændret sig, idet grafiker Jørn Moesgård har hjulpet os med et helt nyt design.

Det har været svært at sige farvel til den "gamle" måde, men alle i bestyrelsen faldt pladask for den nye. Vi var ikke mange i bestyrelsen, der på forhånd syntes, at vi også skulle skifte stander, men efter at have set den nye stander, var der ikke nogen indvendinger. Med den nye stander får vi så også et gennemgående design for stander, blad, hjemmeside og brevpapir mm. Samtidig mener vi, at det nye design vil være lettere at nikke genkendende til også for folk uden for DFÆL.



Vi har også før haft det nye format af bladet oppe at vende og syntes at lejligheden til at gennemføre dette var der samtidig med indførelsen af det nye design. I bestyrelsen er vi glade for resultatet, og vi håber, I vil tage godt imod det.

Det har været dejligt at se de mange tilbagemeldinger, vi har fået på udsendelsen med bådoplysninger, nu har

vi noget at arbejde med, og vi tror helt sikkert, at det bliver et godt register. Nu går vinteren så på hæld og selvom mange sikkert allerede er begyndt på forårsklaringen og planlægningen af den nye sæson, glæder vi os til at se rigtig mange på generalforsamlingen i Århus.

God forårsklaring!

Ove Juht, formand DFÆL

ISSN 1902-0163