



FOLKÆL-bladet

tidsskrift for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 104 maj 2010



FOLKEBÅDEN
en fantastisk
historie

**Kom til træf i
Sundby**

Nr. 104, maj 2010

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

Redaktion:

Stig Ekblom, (ansvarshavende)
Egelund 42, Himmelev
4000 Roskilde
sekbloom@ruc.dk
tlf. 4675 7070 eller 2625 1917
Eva Noer Kondrup
Carl-Ove Thor
Gorm Boa (layout)

Annoncer.

Gorm Boa,
gorm@boa.dk, 3963 0952
eller bladet@defaele.dk

Tryk

Svendborg Tryk

Annoncepriser

Helside 800,-
Halvside 500,-
Tredjedel side 400,-
Fjerdedel side 300,-
Andre formater efter aftale.
Rabat ved gentagelse.
Medlemmer 50 %, dog ikke
forhandlerannoncer

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

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

Catja Beck-Berge
Kildegårdsvej 42 st.
2900 Hellerup
3511 3839, cbb@defaele.dk

Marianne Bryde Steensen
Oldermændsvej 29 st. tv
2400 København NV
Tlf. 3583 1261 mbs@f-steensen.dk

Anders Rugaard
Sølvgade 19, 5tv, 1307 København K
Tlf. 3537 3797
anders.rugaard@gmail.com

Foreningens sekretariat

Medlemskab, standere m.m.
Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.t.v.
2100 København Ø
3538 0165, b.molbech@newmail.dk

Lokale initiativer

»Kort 112«

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

»Ø-havet«, Sydfyn

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

»Kjøbenhavnske Træsejlere«

Niels Laursen
laursenniels@gmail.com

»Fjordsejlerne«

På og omkring Holbæk Fjord
Simon Bordal Hansen
Bygaden 72, Orø 4300 Holbæk
Tlf. 2298 1674
post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkjær Pedersen
Kong Chr. Allé 11
9900 Frederikshavn
Tlf. 9843 0731
birger-bp@webspeed.dk
www.skibslaug.dk

Forsidefoto:

FD 541, Tibbe, er moder til alle glasfiberbådene. Den er bygget af bådbygger Th. Lind til ham selv. Efter sejrrige kapsejladser blev Tibbe udvalgt til plug. Den er nu blevet totalrestaureret.

Kalenderen 2010

10. til 20. juni Classic Week, Robbe & Berking – i 4 byer i det slesvigske område

26. juni 2010 kl. 13.00 Den nyrestaurerede folkebad "Tibbe" søsættes fra beddingen på Lillebæltsværftet i Middelfart

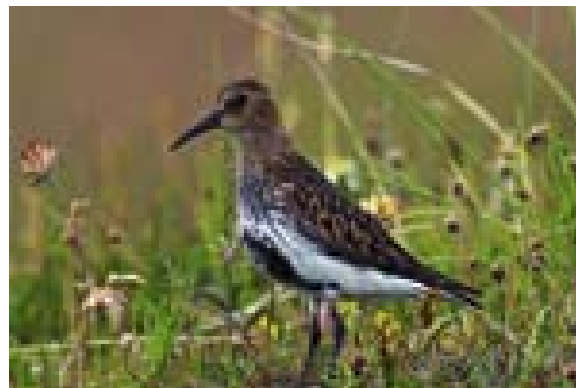
8. til 11. juli Sommerstævne 2010 hos Sundby Sejlforening

12. til 14. august Svendborg Classic Regatta

16. august deadline blad

1. november deadline blad

7. til 10. juli 2011 Sommerstævne 2011 i Odense



Almindelig ryle *Calidris alpina*

16-20 cm, om sommeren sort bugskjold, lyst længdestribet bryst og broget sort, rødbrun, hvid overside.

Selvom almindelig ryle har haft stor tilbagegang som ynglefugl her til lands, ses den stadig som trækfugl i store flokke, der fouragerer ved fladvandede kyster.

Nye medlemmer

Viben, Kutter

Bent Pedersen
4262 Sandved

Safir, Vampire 24

Michael Weber
Guldborgvej 5, 3.tv.
2000 Frederiksberg

Janne, Motorsejler Slåbye Larsen

Arne Beck og
Elsebeth Belgsting
Hans Thygesenvej 34
Listed
3740 Svaneke

Fie, Nordisk Folkebad

Mogens Dybæk Christensen
Sprogøvej 27, 1.tv.
2000 Frederiksberg

Ballymena, Vindø 28

Christian Stormark
Ordrupvej 35 B, 1.th.
2920 Charlottenlund

Taja, Platgatter

Bent Schultz
Bådehavnsgade 35 Z.
2450 København SV

UNDA, 8 mtr.R :

Henrik Sandberg,
Hulvejen 35, Ny Hammersholt, 3400
Hillerød

Støttemedlemmer

Thomas Hansen
Morescovej 14, 3.tv.
2920 Charlottenlund

Per Magh
Dalsvinget 5,
8270 Højbjerg

Sommerstævne 2010

Sæt kursen mod Sundby Sejlforenings Havn, 55 39,9'N, 12 38,0'E

Sundby Sejlforening er vært for dette års traditionsrige DFÆL-sommerstævne, som afholdes 8. til 11. juli.

Alle sejl er sat, for at vi skal få et godt, spændende og hyggeligt sommerstævne. DFÆL håber, at rigtig mange vil møde op og nyde nogle gode dage i Sundbys hyggelige gamle havn. Sundby Sejlforening blev stiftet i 1923 af en lille flok, der havde deres småbåde liggende i afvandingsskanalen på et militært område ved siden af Vølunds fabrikker. I dag har havnen over 300 havnepladser.



Sundby Sejlforenings Havn 1943. I Sejl og Motor fra dengang beskrives havnen som »Danmarks største lystbådehavn«



Torsdag den 8. juli

Stævnet starter klokken 16 med standerhejsning, moleøl & velkomst. Om aftenen tændes den store grill, så vi kan spise sammen enten på havnen eller i det store skoletelt, hvor kragejollen 'Øveballen', SSFs snart 80 årige gaffelriggede skolebåd også står. Efterfølgende hyggeligt samvær.

Fredag den 9. juli

Efter den fælles morgenmad i klubhuset er det tid til bedømmelse og måling af både. For børn og barnlige sjæle vil der om formiddagen være besøg af søspejder-troppen 'Fribytternes' ålborgjoller, som Aage Utzon tegnede i 1929 til søspejderne i det nordjyske.

Om eftermiddagen kan man vælge mellem en guidet tur til Holmen eller til Christiania.

Ligesom torsdag bliver der mulighed for at grille, spise aftensmad og hygge os sammen.

Fredag morgen afholdes der årsmøde for medlemmerne.

Lørdag den 10. juli

Efter fælles morgenmad i klubhuset er der skippermøde og kapsejlad, og for dem der ikke er med hertil, er der tursejlad med motorbådene til Saltholm med guidet tur og besøg på Hans Zimlings berømte museum.

Lørdag aften er der festmiddag i klubhuset med uddeling af Harpunloggen, plaketter mm.

Sundby Sejlforenings ovelsesfartøj, Øveballen, i fuld sving



Søndag den 11. juli

Efter fælles morgenmad og præmieuddeling for kapsejladsen hales DFÆLs stander ned og stævnet afsluttes.

For dem med små både og dem, der kommer ad landevejen, vil der være mulighed for at slå telt op på græsset på havnens søndre mole.



Tilmelding til sommerstævnet i Sundby

Vi kommer	Pris:
Bådens navn	250 kr.
Type/klasse:	
Længde:	Bredde:
Sejl nr./mærke:	Hjemsted:
Ejer:	
Adresse:	
Post nr./by:	
Telefon dag:	Aften:
Antal voksne	à 250 kr. kr.
Antal børn under 16 år	à 125 kr. kr.
Deltagergebyr der betales ved sommerstævnet i alt	kr.

Vi vil gerne have båden bedømt:

Vi deltager i kapsejladsen NNL mål:

Vi vil gerne have båden målt efter NNL:

Medsend gerne måleskema: www.defaele.dk/foreningen/nnl.htm
Spørgsmål til NNL: Jørgen C. Heidemann

Bindende tilmelding senest den 28. juni til:

DFÆL
Catja Beck-Berge
Kildegårdsvej 42
2900 Hellerup
Tlf. 35113839
Email: cbb@defaele.dk

30 år med Sindbad II

15 år er gået, siden jeg sidst meldte mig med en artikel til bladet. Det var første indlæg i en artikelserie som vi kaldte 'Stafetten'. Opfordringen kom fra daværende formand Henning Wind-Hansen og artiklen handlede selvfølgelig om vores dejlige og smukke skib Sindbad, som jeg siden anskaffelsen i 1980 og på daværende tidspunkt delte med Jan t'Felt og ikke at forglemme vores tålmodige koner.

Artiklen blev bragt i DFÆL-Bladet nr. 45 og har indtil for nylig kunnet læses på DFÆLs hjemmeside. Så en gentagelse af beretningen som var Sindbads historie fra byggeåret 1919 og frem vil jeg ikke trætte bladets læsere med. Dog vil jeg kort resumere: båden blev konstrueret af kammerjunker Ado von Lindholm, en fremtrædende person i dansk sejlsport, og bygget på Engelhardts Docket Lifeboat Company i Kastrup. Den var i mange år hjemmehørende i Jylland hvor den bl.a. i en årrække tilhørte konsul Holger Windfeldt-Hansen, direktør for bomuldsspinderierne i Vejle. Bortset fra en kort afstikker til Fyn har båden i nyere tid (efter 2. verdenskrig) været hjemmehørende i Sjællandsområdet, hovedsagelig Øresundskysten.

Alene med glæden og ansvaret

Jeg har nu 1. maj i år været den lykkelige ejer af Sindbad i 30 år (jeg fatter det ikke rigtigt!) dvs. de første 20 år var vi to lige partnere i 'rederiet' som Jan plejede at udtrykke det: Det var et perfekt partnerskab. Vi delte sejltiden uden problemer, og når det drejede sig om arbejdet på bådpladsen, var der bare ikke så meget at snakke om – vi havde fra dag ét fundet de opgaver, der passede os, og heldigvis faldt vi ikke over hinanden. Det var et perfekt makkerskab.

Desværre måtte Jan af helbredsmæssige grunde trække sig ud af samarbejdet i 2000. Fra begyndelsen havde vi udarbejdet en samarbejdskontrakt, som vi dog heldigvis aldrig havde haft brug for. Først da jeg skulle købe Jan ud måtte vi lige ty til paragrafferne, men takket være klare linjer kunne også denne opgave løses til



Sindbad på Øresund med Jan og Steffen

begges tilfredshed. Jeg havde ikke dengang for ti år siden forestillet mig, at jeg skulle stå som eneejer ret længe. Men båden var som et barn for mig, jeg kunne bruge al den fritid, jeg ville på at renovere, skrabe og male og ikke at forglemme, sejle når jeg havde tid og lyst. Det var i nogle år helt rart ikke at skulle dele med nogen, men tiderne skifter.

Vi deler gerne glæden – og ansvaret

Nu er jeg fremme ved det, der er mit egentlige ærinde med denne artikel. HVAD NU? Jeg har ikke længere den tid og naturligvis heller de kræfter, der skal til for at holde Sindbad i den stand 'hun' fortjener. Med familie, der nu også tæller to små pragtfulde børn hænger det simpelthen ikke sammen længere, hvor meget vi end alle holder af båden.

Der er sikkert en del, der kan nikke genkendende til den situation, og mange vælger at sælge eller at skifte over til fjenden (læs: glasfiber). Jeg har ikke lyst til nogen af delene, men sysler naturligvis med tanken om, at et så unikt fartøj som Sindbad snart skal føres videre af nye friske kræfter.

En så speciel båd med stor sjæl og så meget historie kan man i virkeligheden ikke føle et ejerforhold til – den er bare til låns akkurat som med ens børn. Desværre ser det ud til, at vi træbådsejere er ved at være en uddøende race efter bådsalgsannoncerne at dømme. På den anden side er interessen glædeligt nok visse steder, her tænker jeg f.eks. på mit eget område København, tiltagende når man ser på aktivitetsniveauet i KTS.

Tanken om at danne en forening eller som det blev foreslået: et interessantselskab omkring store lystbåde, er måske den eneste vej frem i dag, hvis vi ikke lige så stille skal se 'flåden' skrænke ind til kun at rumme små overkommelige bådtyper.

Jeg håber ikke jeg skal annoncere i udlandet f. eks. Tyskland, hvor man så vidt jeg er informeret, men også hver sommer ved selvsyn må konstatere, er meget længere fremme omkring bevarelsen af den sejlede kulturarv.

Vi bliver nødt til at slå os sammen om bådene.

Det er tidskrævende og dyrt, og støtteordninger er en by i Rusland. Jeg er slet ikke slået af pinden endnu, og i virkeligheden håber jeg bare at høre fra nogen, som har tid og lyst og naturligvis også lidt penge til sammen med mig at føre nogle af disse tanker ud i livet.

Beundret og respekteret

Sindbad er en vidunderlig turbåd – en stolt svane på havet. Den sejler godt og kan klares af én kyndig plus en



En gammel fisker fra Juelsminde beretter om den gamle ejer Windfeldt- Hansen, at hans weekendture ofte gik til Juelsminde hvor han blev gode venner med fiskerne. Han forsynede dem under krigen med net fra sit bomuldsspinderi og blev æresmedlem af deres forening. (Foto 1938)

Dette er en typisk brik til det omtalte historiske puslespil.

gast/gæst/kone/kæreste/stort barn som blot skal passe roret når der sættes/skiftes sejl og naturligvis kunne springe lidt rundt ved havnemanøvrer. Den bliver beundret og lagt mærke til, hvor vi end kommer hen i Danmark og vores nabolande. Og hvert år bliver der lagt nye brikker til puslespillet om dens historie, idet vi overalt møder folk, der husker hændelser, eller som har kendt tidligere ejere af båden.

Jeg har en af de bedste pladser i Svanemøllen så mon ikke nogle friske folk måske med tilknytning til KTS kunne tænke sig at få nogle uforglemmelige oplevelser med at føre Sindbad videre både til lands og til vands. Hvordan konstruktionen omkring ejer og brugerforhold skal se ud, har jeg endnu ikke gjort mig så mange tanker om. Det kunne være interessant at høre, om andre har erfaringer med de dele, så hermed et 'stafetten' givet videre til et indlæg i næste nummer. Interesserede kan skrive eller ringe.

Min mail er stef@email.dk og telefon 21627014

Steffen Helmuth

Nummerets motorbåd



Denne smukke motorbåd, "Pau", vil som hjemmehørende i havnen sikkert være at se ved sommertræffet i Sundby Havn den 11.-13. juli.

Husk at lokke for din motorbådsnabo til at komme med til træffet – her er chancen for at møde andre træmotorbådsentusiaster større end i mange år.



Tiderne skifter, men pigerne er der stadig

Vores historiske medarbejder Marie Juhl i Stege er faldet over dette skønne billede i Kvindens Hvem Hvad Hvor, 1968. Er de ikke dejlige?

De unge skønmøer troner på Kvindelig Sejlklubs klubspidsgatter ved klubbens 25 års jubilæum.

Vi kan slå fast at den glade entusiast med turban'en er DFÆLs mangeårige og flittige regnskabsfører og administrator, Birte Molbech.

55m² klassespidsgattere

I sidste nummer af DFÆL-Bladet omtalte vi båden "Undine" (S55 D1) som Danmarks eneste tilbageværende 55 m² klassespidsgatter. Det har vakt nogen undren, når vi hver gang til sommerstævnerne kan beundre den utroligt smukke 55 m² spidsgatter "Neptun". Men sagen er, at denne "Neptun" med sejlnummeret S55 D3 er bygget så sent som i 1972 som en replica af "Neptun" – S 55 D2, tegnet af M.S.J. Hansen i 1937 og bygget samme år. Båden sejler nu i USA som ketch under navnet "Hohoq".

I DFÆL betragtes bygning af replica-både som en gestus overfor de gamle historiske både og deres konstruktører, og "Neptun" modtog da også hædersprisen Harpunloggen i 1999 som påskønnelse for dens smukke fremtoning og vedligeholdelse. Yderligere detaljer om båden kan findes i DFÆL-Bladet nr. 45 fra 1995. Denne artikel er også tilgængelig på DFÆLs hjemmeside i registeret under "Neptun".

Neptun-55-m2-spidsgatter i Assens 2008



Succes for DFÆL på Bådudstillingen i Bella Centeret



DFÆL var vistnok den eneste stand på udstillingen, der brugte pinup-piger som trækplaster. Her ses Catja Beck-Berge, som hun blev fotograferet til internet-bådbladet MINBAAD.DK. Se henvisningen til artiklen på DFÆLs hjemmeside. Den ligeså sexede båd, som Catja sidder på, er Lars Hendriksens meget vindende trædrage "Eva" fra 1958, som vi omtalte i DFÆL-Bladet nr. 102. Den var lige kommet hjem fra en tiptop istandsættelse i udlandet.

Ved standen var der mulighed for at deltage i en quiz, hvor man skulle svare på nogle maritime spørgsmål. I lodtrækningen blandt de få rigtige svar var det minsandten vores egen Gorm Boa, der vandt – og vores hoffotograf Svend Erik Sokkelund knytter følgende ord til billedet: "...udtrækningen af den konkurrence, Gorm vandt, var efter alle regler & dokumenteret helt uden snyd. Jeg var der sæl'."



Der kom rigtig mange folk forbi den store og meget smukke stand, som Catja Beck-Berge med stor professionalisme havde arrangeret. Opbakningen fra DFÆLs aktivister var stor; der var ingen problemer med at få standen bemandet.



Åben båd hos Fjordsejlerne

Der var godt fremmøde til åben båd hos Frigg på Hørby Havn over for Holbæk.

Af Stig Ekblom

Vi fik en givtig snak med ejeren Benny om hans gode erfaringer med brug af grundingsolie fra firmaet Wolf. Da han for nogle år siden havde bunden helt i bund smurte han den 3 gange med en blanding af lige dele linolie og trætjære – og dette bliver frisket op hvert år med en oversmøring af Wolfs grundingsolie før bundmalingen. Vi kunne ved selvsyn konstatere, at bunden står ualmindelig flot.

Frigg er bygget i 1960 som en replica af en svensk spidsgatter, tegnet af Tore Herlin i 30'erne. Den er lang og slank som svenske spidsgatter typisk er, men er meget kraftigt bygget med tætsiddende kraftige spanter og en meget solid klædning, og den vejer med sin længde på 8,64 og bredde på kun 2,47m godt 5 tons.



Friggs store skønne fordæk



Benny viser sin prægtige båd frem.

Undskyld fra redaktionen:

I sidste nummer af bladet, nr. 103 var der to dejlige beretninger, hvor vi havde glemt at anføre forfatterens navne.

Den fine beretning fra Åben Båd-arrangementet hos Walsted i januar (s.31) var lavet af Liselotte Vestergaard, Assens ("Duen").

Den fyldige reportage om Københavnerens udflugt til Ystad (s.27) var udfærdiget af Catja Beck-Berge, København ("Ebana").

Vi er heldige at få så meget dejligt stof fra medlemmer uden for redaktionen, og vi skal nok love fremover at sikre at indsendernes navne bliver ordentligt anført.

DFÆL-Shoppen

Catja fortæller at der fortsat er fint salg i DFÆL-shoppen. Hun glæder sig til at vise hele kollektionen frem ved sommertræffet i Sundby Havn d. 8. til 11. juli, hvor såvel medlemmer som tilskuere til stævnet vil få mulighed for at købe løs af det flotte DFÆL-udstyr.



Her er nogle af de lækre varer der kan købes i DFÆL-Shoppen, du kan se flere varer i DFÆL-bladet nr. 102, som du også kan se på hjemmesiden.



Bestilling fra DFÆL-shoppen

Hermed bestilles:

Best.nr.	Farve	Størrelse	Antal	Pris pr. stk	I alt kr.
_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____
_____	_____	_____	_____	_____	_____

Samlet pris. Hertil kommer 40 kr. til forsendelse

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Telefon: _____ Email: _____

Blanketten sendes eller mailes til:
C. Beck-Berge
Kildegårdsvej 42,
2900 Hellerup
cbb@defaele.dk

Talstærk generalforsamling i DFÆL

Lokalet var fyldt hos sejlklubben "Frem" på Svanemøllehavnen 28. marts 2010

Der var stort fremmøde, og under hele mødet havde vi nydelig levende musik fra restauranten. Måske var det med til at skabe den positive og kreative diskussion, vi havde i diskussionen af planerne for det kommende år. Emner, der blev taget op, var:

- mulighederne for at søge bevaringsfonde om tilskud til renoveringsprojekter også for lystbåde
- nedsættelse af et miljøudvalg i DFÆL til behandling af de aktuelle miljøspørgsmål – med særligt henblik på mulighederne for at kunne sikre bevaringen af vore smukke træbåde under størst muligt hensyn til miljøet.
- invitation af træsejlere fra vore nabolande til vores DFÆL-sommertræf. Ved dette års træf i Sundby ville

det jo være nærliggende at invitere vores svenske sundsejlere.

- det gode i at arrangere eskadresejladser til vore træf rundt om i landet. Her opfordredes til at bruge DFÆLs forum på hjemmesiden til at organisere fællessejladser fra de fjerne egne.
- muligheden for at udvide dette års træf ved at arrangere en fællessejlad til Saltholm, så kapsejlerne også kan få oplevelsen af øen og museet. Det bliver op til os selv at arrangere på træffet.
- mere bådhistorisk materiale i DFÆL-Bladet og på hjemmesiden. Alt modtages med tak.
- opfordring til at melde sig ind i støtteforeningen for Danmarks Museum for Lystsejlad – og at gøre mere for at hjælpe museet, der trænger til aktiv støtte, for eksempel til vedligeholdelsen af museets både.

Der var genvalg af bestyrelse og suppleanter, bortset



Lige bag forhænget spillede restaurantens pianist lystige evergreens, så det indimellem kunne knibe lidt med at høre indlæggene fra deltagerne



Bo Vigelso fik stort bifald for sin indsats for DFÆL – og han lover at fortsætte med sin indsats for afholdelsen af Svendborg Classic Regatta, der i år finder sted 12.-14. august



Generalforsamlingen afsluttedes med at Knud Isager modtog "Pullerten", der gives som hædersbevisning for en særlig stor indsats for foreningen.

Knud Isager indtrådte i øvrigt som revisorsuppleant i stedet for Stig Eklom.

fra Carl Bisgaard og Bo Vigelsø, der af arbejdsmæssige årsager ønskede at blive frigjort. I stedet blev valgt Marianne Bryde Steensen (W-krydser "Ida") og Anders Rugaard (motorbåd "Modesty").

Hørt på bådpladsen

Ved forårsklargøringen har rigtige mænd ind imellem behov for at lette sig for påtrængende væsker. På pissoiret mødtes jeg med en ivrig træbådssejler. Efter et par indledende høflighedsfraser om alder mm., sagde NN pludselig »min er tørret ud og begyndt at sprække!«

Stor var min forfærdelse, og jeg kastede et diskret blik mod hans ædlere dele. Heldigvis(?) var det hans ellers så smukke træbåd bekymringen gjaldt.

Nirvana

Vi er på mærkerne

Af Eva Noer Kondrup

Vil du med hjem og se min frimærkesamling? – Er der desværre ikke nogen, der har spurgt skribenten om, så hun måtte traske ned i Fiolstrædes filateli-butik.

Søfart er et yndet motiv på frimærker, viste det sig, især fregatter og barker, som mange lande bruger som pryd og prestige under poststemplerne, men også marinen, det gamle Sovjet har krigsskibe, gerne store og voldsomme, som yndet motiv.

Historiske skibe er også populære at afbilde og indenfor sport er der jo kapsejladsbådene og sommerolympiaderne med sejladsmotiver.

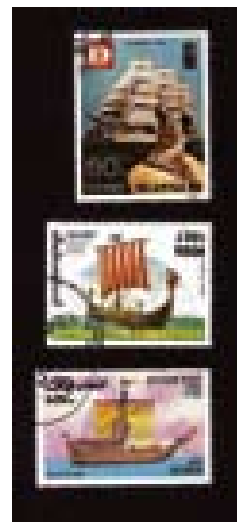
Desværre, så vidt vides, ingen ældre danske lystfartøjer...(!)

Ekspedienten i frimærkebutikken kunne fortælle, at J.L. Lauritzens skibe er et yndet motiv verden over, skoleskibet Danmark ligeså, og naturligvis Den Lille Havfrue, som da også begge figurerer på dette koreanske mærke fra 1987.

Så kommer vi til de større overraskelser: et cambodiansk mærke fra 1998 med et detaljeret vikingeskib som motiv, og året efter, hold godt fast: et afghansk mærke med et "Danish War Ship", som der står på mærket, et meget stiliseret vikingeskib med et stort Dannebrog vajende. En smule bizart med tanke på, at danske soldater i disse år befinder sig i netop Afghanistan.

Men filateliens veje er vist uransagelige.

Hvis du, kære læser, skulle kende til serier eller enkle mærker med mindre træbåde som motiv, svenske fx?, hører redaktionen gerne fra dig.





Robbe & Berking inviterer til Classic Week 2010

I samarbejde med Freundeskreis Klassische Yachten afholder Robbe & Berking et rent festfyrværkeri af begivenheder for gamle træbåde – over 10 dage fra tirsdag den 10. juni til og med søndag den 20. juni.

Man mødes i Flensborg og sejler nogle dage efter sammen til Sønderborg; derfra til Kappeln – for så at ende i Kiel.

Undervejs afholdes lokale kapsejladser, og nogle af strækkene mellem stationerne bliver udført som distancekapsejladser. Der er lagt op til masser af hygge og samvær.

Læs det fantastiske program og tilmeld dig på arrangementets hjemmeside: <http://www.classic-week.de>

Nyt fra Frederikshavn

Foråret 2010 lader vente lidt på sig, mange havde nok set hen til et godt påskevejr, med sol og høj himmel med masser af aktivitet i landets lystbådehavne, men her i det nordjyske var regnen og blæsten det dominerende, så der var ikke mange, der kom i gang med kølhalingen. Men når det bliver rigtigt havevejr, så er det nok også kølhalevejr, og da kun en tåbe ikke frygter haven, så bliver det nok kølhalingen, der vinder over haven og den sparsomme fritid.

I relation til at vi har haft en rimelig hård og lang vinter, så har vi ligget lidt brak med vores projekter, dog var vi så heldige – med møje og besvær, at have besøg af Ove Juhl fra DFÆL, som kom og fortalte om forskellige skibstyper og viste en super billedserie, vi var samlet 27 til foredraget, som efterfølgende kun havde positivt at sige om foredraget, tak til Ove.

Så har Frederikshavn Træskibslaug afholdt sin første generalforsamling, det gik lige efter vedtægterne, dog vil vi næste år have mad på programmet efter generalforsamlingen, det glippede desværre i år.

Vi har måttet lave en vedtægtsændring, vi har fået henvendelser fra folk som ønsker optagelse i laug, selvom deres skib ikke er et "rigtigt træskiv", der er plastik her og der, så nu kan alle, der ønsker det, optages i laug som medlem, og hvis man ønsker sit skib optaget i laugets skibsliste, så forbeholder bestyrelsen sig ret til at besigtige skibet, for at konkludere om det er træ eller andet. Jeg håber det er en ordning alle kan være tilfredse med.

Vore planer for 2010 er mange, vi vil sejle til Aalbæk og høre på jazz til havnefesten, vi vil deltage i Rønnerhavns Kræmmermarked, vi vil i samlet

flok, så mange som muligt, sejle til Nordre Rønner som ligger nordvest for Læsø. Nogen har i tidernes morgen smidt nogle sten og lidt sand der, andre har lavet et fyrtårn og en fyrmesterbolig, og så er der en stor flok sæler, der ligger og passer på det hele.

Desværre er der ingen havn eller andet, så det bliver til ankers med robådsforbindelse til land, så vi også kan få medsejlende "madammer/havfruer" sikkert i land, for at de kan fixe den medbragte frokost. Det glæder vi os alle til at opleve, det er ikke et sted man kommer hver dag.

Så har vi jo også vores "Laughus" der skal laves, jeg håber, at når kølhalingen er overstået, og skibet er vel i vandet, at man kan afse nogle fritimer til at få det projekt op at stå, så har vi vores eget samlingssted til fælles glæde og fornøjelse.

Birger

Vi glæder os vist alle til dette syn,
solen højt på en blå himmel,
flagene blafrende i vinden,
hyggesnak og godt samvær,
og ikke at glemme,
søde havfruer med mad og koldt øl,
så er der sommer i Danmark.



Svendborg Classic Regatta

En regatta for klassiske og traditionelle lystfartøjer

Regattaen afholdes hvert år i Svendborg i anden weekend af august.

Maritimt Centers pakhuis på havnen i Svendborg er omdrejningspunkt for aktiviteterne i land.

Sejladserne foregår i Lunkebugten og på Svendborg Sund.

Regattaen arrangeres af en sammenslutning af forskellige foreninger på Sydfoyn med et maritimt islæt.

I 2010 er årets tema "kapsejladsjoller". Alle joller hvor klassen oprindeligt var bygget i træ bydes velkommen. Jollesejlerne får base på Vindebyøre, og der arrangeres sejlad med den gamle Hjortø-færgen mellem Vindebyøre og havnen. Jollesejladserne vil foregå ud for Valdemars Slot.

Hjælp os med at få kontakt til de gamle motorbåde.

Møder du en motorbåd, der er fra 1972 eller ældre, så fortæl gerne om vores motorbådsløb.

Vi er ved at lave en kontaktiliste til motorbådsejerne og modtager gerne kontaktoplysninger.

Vi byder bl.a. på pålidelighedssejlad, ringridning med motorbåd og opgavesejlad.

I 2009 var 5 motorbåde tilmeldt. Vi håber at mange flere får lyst til at deltage i 2010.

Spørgsmål vedr. motorbådsløbet kan rettes til Martin Stockholm, +45 62233024

Tilmelding 2010

Der er åbnet for tilmelding på vores hjemmeside: <http://www.classicregatta.dk>

På gensyn. Vi glæder os til at se jer den 12., 13. og 14. august 2010.

Den helt store folkelige succes



Nordisk Folkebåd

Længde overalt	7,6 m
Bredde	2,20 m
Længde vandlinie	6,0 m
Dybgang:	1,20 m
Vægt min.:	1.930 kg
Kølvægt min/max	1.000/1050 kg
Sejlareal (reelt):	24 kvm
NL-mål	4,7

Folkebådens tekniske udvikling

I de første mange år skete der kun små justeringer i klassen.

- Til at begynde med måtte båden kun bygges af skandinaviske træsorter – eg, ask, gran og fyr.
- Men fra 1947 blev det tilladt at anvende mahogny til aptering, agterspejl og svøb.
- Mast og bom måtte fra 1951 være lavet af europæisk gran og fyr – og af Oregon Pine og Sitka Spruce.
- Fra 1961 kunne man få lov til at bruge det revolutionerende nye syntetiske sejlmateriale frem for bomuld.
- I 1962 blev det tilladt at anvende marineplywood til dækket – men man fastholdt at der skulle lægges lærred på.
- Samtidig fik man lov til at anvende iroko i stedet for eg til stævne, køltræ og bundstokke.
- Først i 1976 skete noget afgørende nyt, nemlig at skroget kunne bygges i glasfiber, når vægten af skroget var det samme som en træbåd – uanset hvor man tog et stykke ud og vejede det.
- I 2001 blev det tilladt at bruge aluminiumsmast og – bom, så nu er der et stykke vej fra de første folkebåde i nordiske træsorter og frem til de moderne med glasfiberskrog og alurig.

Den danske folkebådsklub

Af Stig Ekblom

Dansk Folkebådsklub (DFK) blev stiftet 9. Oktober 1950 med formålene at styrke sammenholdet blandt folkebåds-sejlerne, varetage klassens interesser overfor den udøvende myndighed og skabe interesse for – og tilgang til klassen. Det må vist siges at have lykkedes ret godt. Klubben tæller i dag ca. 450 medlemmer og er således Danmarks største specialklub

På bådudstillingen i Bella Centeret 2010 var Folkebåds-klubben repræsenteret med en stand lige overfor DFÆLs, og jeg havde den glæde at snakke med formanden, Bent Nielsen, ved denne lejlighed.

Bent Nielsen er naturligvis optimistisk med henblik på folkebådsklassens fremtid. Klassen har stor opbakning i en tid, hvor mange andre kølbådsklasser går dramatisk tilbage.



Formanden for Folkebådsklubben Bent Nielsen

Vi snakkede om træfolkebådernes chancer i moderne kapsejladser, og Bent fastslår, at der ved alle større kapsejladser – også internationale – deltager træbåde, der placerer sig pænt. Men han konstaterer samtidig, at træbådene har deres begrænsninger, når der er kraftig vind og sø. Så tager de vand ind, og de sprækker i fribordet – derfor vælger mange af ejerne af træbådene at holde sig inde i havn under hårde forhold. Og så vinder man altså ikke en kapsejlad!

Bent påpeger samtidig, at den moderne folkebådsrig er langt hårdere opspændt, end den var i folkebåds-klassens barndom, og det belaster naturligvis skroget kraftigt – og går mest ud over træbådene.

Vi var enige om, at vi fra denne dag kunne imødeset et nærmere samarbejde mellem DFÆL og DFK – ikke mindst om de historiske forhold i klassen, men også omkring problemer med vedligehold og reparationer af træfolkebåde. DFK har nær kontakt med en bådbygger, der hele tiden bidrager med nye tips til forbedringer og udbedringer af problemer med bådene, og vi i DFÆL kan jo behandle spørgsmål også om træfolkebådernes vedligehold i vores forum på DFÆLs hjemmeside.

Hvis du vil se folkebådsklubbenes råd og tips til folkebådsejere, kan du gå ind på <http://www.folkebaad.dk> og vælge "Værktøjskassen" i venstre menubjælke.



Folkebåden – en moderne klassiker

Af Stig Ekblom

Da jeg snakkede med formanden for Folkebådsklubben, Bent Nielsen, ude på bådudstillingen i Bella Center i marts 2010, fortalte jeg ham, at jeg havde haft en folkebåd før min nuværende nordiske krydser, og hvor jeg glad jeg havde været for den. Han svarede: ”Du skulle vide, hvor mange der siger netop det, når de kommer hen til vores stand og kigger på folkebåden her med deres strålende øjne...”

Dengang jeg selv havde folkebåd i 1980'erne, drømte jeg ikke om at melde mig ind i DFÆL, for jeg havde jo slet ikke en gammel båd, selvom den var af træ og fra 1949 (FD91). Jeg elskede den og sejlede den hårdt, reparerede på den, men den var nu alligevel en moderne båd for mig – een af de mange andre folkebåde i såvel træ som plastik, der svirrede rundt på Sundet.

Flere og flere træfolkebåds-ejere har siden fået øjnene op for, at de faktisk sejler rundt i fine gamle klenodier, og flere folkebåde er ligefrem kommet på museum allerede. I næste nummer kan du således læse om FD2, ”Gill”, der er testamenteret til Museet for Lystsejlads og FD10, ”Helen”, der er overgivet til Odsherreds Kulturhistoriske Museum.

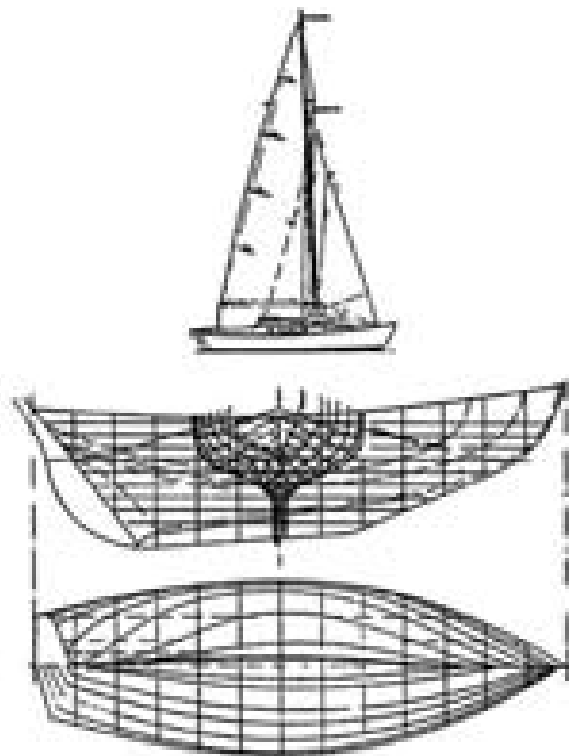
Konkurrencen

Fra Sverige var der allerede i 1939 fremkommet ønsker om en billig nordisk entypebåd. Derfor udskrev Skandinavisk Sejlerforbund i 1941 en konkurrence om at tegne en båd, som skulle være sødygtig, egnet til både tur- og kapsejlad og være prisbillig samt nem at bygge. Den skulle være derfor også være egnet til serieproduktion.

Da konkurrencen sluttede i maj 1941, var der indkommet 58 forslag fra hele Norden. Mærkeligt nok fandt komiteen med Sven Salén i spidsen ikke nogen af forslagene egnede til en 1. præmie, men tildelte danske Knud Olsen og svenske Jac. M. Iversen ligeligt 2. og 3. præmien

med kr. 900 til hver. Desuden fik den finske konstruktør A. Kvarnström og den danske O.W. Dahlström hver en præmie på kr. 500 for deres forslag.

Desuden indkøbtes 2 andre forslag, der bød på interessante enkeltheder. Særlig Knud Olsens konstruktion ”Svanen” lå meget tæt på det endelige forslag, der blev færdigtegnet af den svenske konstruktør Tord Sundén på bestilling af Skandinavisk Sejlerforbund – og udfra dettes retningslinier.



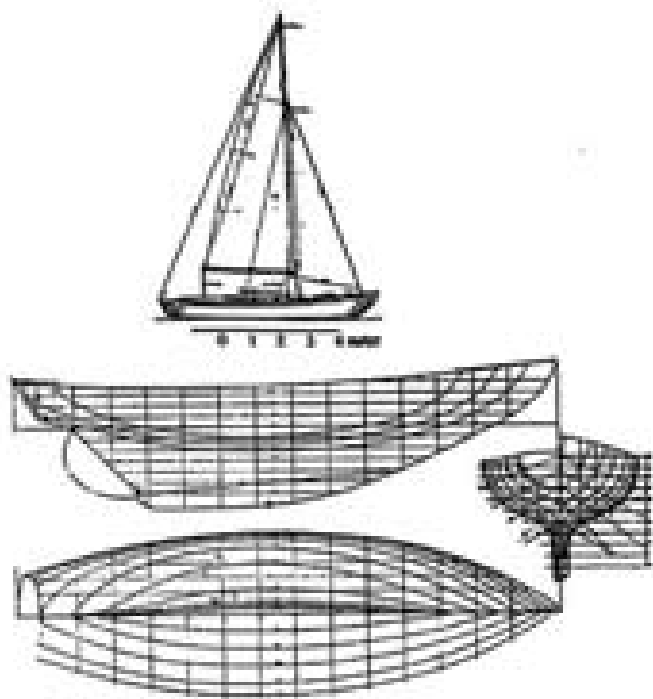
Knud Olsens konkurrenceforslag »Svanen«, som indbragte ham en delt andenplads og 900 kroner. (En arbejdsmand tjente den gang 2.500 kroner om året)

Succes fra starten – i Sverige

For at kickstarte udbredelsen af folkebåden bestilte skibsreder Salén straks efter færdiggørelsen af tegningen 60 folkebåde fra en to svenske værfter og stillede sig selv som garant for deres salgsværdi.

På Sverres Varv blev kølene lagt til en serie på 26 folkebåde allerede i slutningen af 1941, og en af disse, den nuværende FD2 ”Gill”, er nu ejet af Danmarks Museum for Lystsejlads.

Bådene blev revet væk, og de svenske sejlere bestilte straks endnu flere. Allerede i sommeren 1942 sejlede der 69 svenske folkebåde



Svenske Jac. M. Iversens forslag »Vega«, som delte andenpladsen med danske Knud Olsen. Der blev ikke valgt en førstepræmie



På familiens sommertogt 2008 mødte vi denne pragtfuldt vedligeholdte F SWE 2, JO-JO. Folkebådsklubben i Sverige havde træf på Utö i skærgården syd for Stockholm. Gorm Boa

Det gik mere trent i Danmark, dels på grund af besættelsen, men også fordi de danske sejlere i første omgang ikke var helt vilde med den. Der var mange betænkeligheder overfor folkebåden. Mange sejlere fandt den grim med dens klinkbygning og spejlgat, for bred og med for højt fribord, og der var ikke de store forventninger til den som kapsejlsbåd.

I januar 1943 skriver Ingeniør E. Steen Larsen en artikel i Sejl og Motor på baggrund af ”Sejlsportens Venner”s lancering af folkebåden i Danmark. Han finder ideen prisværdig, men dømmer projektet om en prisbillig båd til alle til undergang – så længe man bygger i træ. Han bruger resten artiklen til at påpege muligheden for at skabe en ny serieproduceret folkebåd – i stål!

Samme år bringer Sejl og Motor et svensk interview af en nybagt folkebådsejer. Denne har nogle enkelte kritikpunkter til båden, men roser den for sødygtighed og det dybe cockpit. Han spår ikke folkebåden nogen fremtid som konkurrencebåd, men påpeger samme problem som med Dragen: ”den er havnet hos folk, der frem for alt ønsker ”familiesejlads” (!)

På det tidspunkt, hvor interviewet finder sted, sejler der allerede 61 svenske folkebåde rundt, men de var jo heller ikke besat af tyskerne med alt hvad deraf fulgte.



Tord Sundén og hans kamp for guld og ære

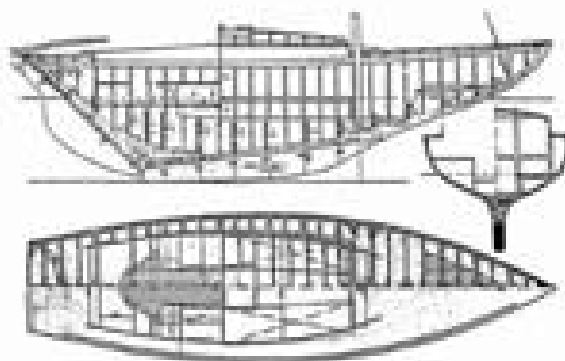
Det var allerede fra starten nøje tydeliggjort fra Skandinavisk Sejlerforbunds side, at de besad alle rettigheder til folkebådens konstruktion. På trods af dette stillede Tord Sundén – der i 1941 var blevet sat til at rentegne konstruktionen efter komitéens retningslinier – i 1958 krav på ophavsrettighederne til den nordiske folkebåd, men han stævnedes først i 1962 Svenska Seglarförbundet på kravet. Selv om blandt andre de danske repræsentanter Benzon og Wedellsborg i den oprindelige komité protesterede og aflagde modgående vidneudsagn i retten, gik det svenske Seglarförbundet ind på at tilkende Sundén disse rettigheder så sent som i 1966.

Han fik så tildelt kr. 175 for hver nybygget folkebåd og en erstatning for de tidligere byggede både på kr. 10.000.

Juraen kan somme tider krydse den sunde moral, som Jan Ebert udtrykker det i bogen ”Danske Lystbåde”.

Den danske sejlunion afviste blankt at gå ind på at tildele Sundén nogen ophavsret, og han forfulgte ikke sagen yderligere her.

Men i 1993 stævnedes Tord Sundén nu alligevel Erik Andreasen, der på det tidspunkt havde produceret 800 folkebåde i glasfiber, og afkrævede ham 6 millioner kr. i erstatning – et beløb der ville have knækket ryggen på værftet i Kerteminde. Sagen blev behandlet i en umådelig langvarig retstvist, og Tord Sundén nåede i en alder af 90 år at dø – få måneder før sagen kom afgørende for retten i november 1999. Da ingen mødte frem for klageren, frafaldtes sagen, og Sundéns dødsbo blev pålagt at betale Erik Andreasens sagsomkostninger på kr. 275.000. Arvingerne havde imidlertid allerede tømt boet, så de penge kunne han



Den endelige konstruktion, som blev færdigtegnet af den svenske konstruktør Tord Sundén på baggrund af de præmierede forslag

altså kigge langt efter.

Sundéns krævementalitet stod i skærende kontrast til den konstruktør, hvis forslag jo egentlig kom nærmest til den endelige folkebåd, nemlig Knud Olsen. Han fik aldrig en krone mere end de 900 kr. som han i sin tid vandt i konkurrencen, mens Sundén formåede jo at tiltage sig hele æren for konstruktionen og en større sum penge. Men som Knud Olsen selv senere har udtrykt det, så fik han da glæden ved at have medvirket til frembringelsen af denne fine båd.

Vi kan så hermed bruge denne lejlighed til at hædre nu 90-årige Knud Olsen for hans indsats for skabelsen af den fantastiske succes – den nordiske folkebåd – og at konstatere hans beskedenhed og nøjsomhed i hans mangeårige fremragende virke for udviklingen af danske lystbåde.

Danskerne tog også folkebåden til sig

I juli 1943 omtales søsætningen af den første danske folkebåd – ”Sejlsportens Venner”s udlodningsbåd – bygget hos Børresens i Vejle for 5000 kr. Den omtales som lækker, rummelig og sødygtig, og den spås stor succes ud fra den interesse, der allerede nu er opstået omkring den.

En anden folkebåd var samtidig under bygning i Marstal, men af en eller anden grund blev den aldrig klasset, og lod derfor sejlnummeret D2 stå åbent.

Først i 1947 kom der gang i klassen, men så skete der virkelig også noget. Da de danske ejere var vildt begejstrede for bådens fine egenskaber, var grunden lagt for den største succes nogen sinde for en kølbådsklasse i Danmark – måske i hele verden – og bestemt ikke kun som turbåd.

I sidste nummer af DFÆL-Bladet omtalte Henrik Effersøe spidsgatteren som den første rigtige familie-kapsejlsbåd før folkebåden. I alt blev der bygget 120 klassespidsgattere i årene fra 1927 til 1960. Her er det interessant at se, at allerede i 1950, 7 år efter den første danskbyggede folkebåd ”Peter Pan”, sejlede der over 120 folkebåde i danske farvande. Og i 1958, efter 15 år, var antallet af danske folkebåde igen fordoblet og overskred 250 stk.

Selv inklusive de ikke-klassede nåede spidsgatterne ikke over dette antal – og det i løbet af 40 år. Men det blev ved med de folkebåde – og kun værre endnu. I 1964, 23 år efter klassens start, skriver Eyvind Schiöttz afslutningsvis i sin omtale af folkebåden: ”Der er ingen tvivl om, at folkebåden er den kølbådstype, der har størst interesse for danske sejlere.”

Året efter, i 1965 – var der på de 7 år siden 1958 blevet bygget 200 folkebåde yderligere, så antallet nu var oppe på 450.

Folkebåden – nu i glasfiber

Da Folkebådscentralen begyndte at levere de første glasfiberfolkebåde i 1977 var der allerede bygget 624 træfolkebåde til danske ejere – men alligevel blev der i de kommende år fortsat bygget en hel folkebåde i træ, vel ca. 30-40 stykker.



Fra Sejl og Motor 1943

Altså er en god del over halvdelen af samtlige 1137 danske folkebåde – som er bygget frem til i dag – af træ.

Værfterne byggede langt flere folkebåde end til det danske marked. Således beretter værftet Brandt-Møller på sin hjemmeside:

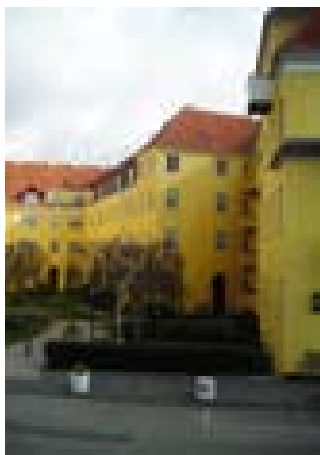
”Tiden efter anden verdenskrig var knap, men allerede i 1950erne kommer der gang i eksporten, dels til Europa, men i særdeleshed også til USA.

Hver 3. uge forlod en Nordisk Folkebåd bådebyggeriet, med retning mod USA og siden den første folkebåd i 1947 blev bygget på bådebyggeriet er over 600 folkebåde blevet leveret til hele verden.”

Båden for selvbyggere

I de oprindelige statutter var det betonet, at folkebåden skulle være enkel i konstruktionen, så den også kunne bygges af selvbyggere. I registrene for Folkebådsklubben ses da også mange både bygget af ukendte navne – sandsynligvis bygget privat hjemme i haven eller i skure rundt omkring.

Bjørn Boa, bror til dette blads layouter, Gorm Boa, fortæller en sjov historie om folkebåden Be-Ki (D68), der blev bygget af postbud G. Petersen i begyndelsen af 50'erne på tørreloftet over en 4-etagers ejendom på Tranegårdsvej i Hellerup. Den skulle egentlig have været skilt ad og båret ned tidligt i opbygningen, men sådan gik det ikke, og nu stod den der på loftet og var færdig – manglede kun kølen. Altså måtte man rive en af loftsgavlene ned på ejendommen for at få folkebåden hejset ned i gården. Båden sejler ifølge Folkebådsklubbens register stadig i Sundet, nu med navnet "Konkylie".



Oven over lejlighederne i denne 4-etagers ejendom blev folkebåden BE-KI bygget.

En masse folkebåde blev som nævnt bygget direkte på bestilling fra udlandet, men særligt i 50'erne blev mange dansk-registrerede folkebåde solgt til udlandet. I "Danske Både" fra 1962 findes en opgørelse med numrene på de eksporterede danske folkebåde – på dette tidspunkt var der afgået 83 til USA, 12 til Vesttyskland, 2 til England og 3 til Sverige.

I Sverige var der bygget over 1200 folkebåde i træ før 1976, hvor Erik Andreasen i Kerteminde fik ret til at producere folkebåde i glasfiber. Her fik Folkebådscentralen hurtigt en væsentlig rolle i leverancen af nye folke-

både til de svenske sejlere, dels ved direkte salg, dels gennem deres salg af støbeforme til flere svenske værfter, der så selv kunne producere nye glasfiberfolkebåde til det svenske marked.

Ud over at folkebåden den dag i dag 69 år efter klassens oprettelse stadig er den mest aktive kølbåds-klasse i Danmark, må den jo siges at være en forbløffende heldig konstruktion.

Ingen måleregulering har hidtil kunnet knække dens hemmelighed og fået bugt med det fortrin den har i enhver kapsejlad på handicap. I vores eget NNL, som jo er en videreførelse af den gamle måleregulering NL-Nordisk Længde, har folkebåden målet 4,7, hvilket må siges at være meget lavt for så stor en båd.

Det har da også vist sig ved vore sommertræf og ved de Kjøbenhavnske Træsejleres kapsejladser, at folkebåden til enhver tid tager overalt-præmien, hvis man har en sådan. Hos kjøbenhavnerne har man da også afskaffet overaltpræmien af samme grund og delt sejladserne op i flere løb – for ellers løb folkebådssejlerne altid med sejren.

Der har adskillige gange været gjort forsøg på at indføre spiler i klassen, men man har ikke oplevet at det har givet nok til sejladsens kvalitet, så det er blevet fragået igen, der hvor det har været indført i de enkelte lande. Folkebåden kan selv som den er.

Kun den som selv har sejlet folkebåd har oplevet magien. Den er ikke vanvittig hurtig, men den sejler altid, og den krydser eminent.

Vi kan jo kun ønske folkebådsklassen god vind i mange år fremover – især de tapre træbådssejlerne der stadig holder ud og tager kampen op med det store felt af moderne folkebåde.

I de kommende artikler i både dette og næste nummer vil vi fortælle om en række særligt udvalgte folkebåde og deres skæbne. Har du selv en historie om en eller flere folkebåde, kan du måske nå at få den med i næste nummer.

Folkebåden var en stor familiebåd!

Af Gorm Boa

I 1949 byggede mine far, A.W. Boa, sammen med Bernhard Hansen fra Sejlklubben Frem to folkebåde hjemme i vores have i Gentofte. FD 125, SUS og FD 127, NUS. For min fars vedkommende var det nødvendigt, fordi den lille kutter, som familien sejlede i, var blevet for trang. Vi var fem drenge samt lillesøster + mor og far.

Når folk spørger, hvordan vi kunne være i båden, drejer det sig næsten altid om, hvordan vi sov ombord:

Den mindste sov med min mor på den smalle køje. Ulla er fra 47. Vi tre lidt større sov i forrummet, der efter et par sæsoner fik monteret en forluge. Den ældste af brødrene kunne ligge på dørken, mens den sidste sov i cockpittet rundt om skødestolpen. I virkeligheden er det største problem ikke at sove, men at være vågen og skulle have skiftetøj med.

Vi sejlede dengang ikke på egentlig sejlerferie, da min far var selvstændig snedker uden ferie. Han sejlede dog 24-timers sejlads og Sjælland Rundt-kapsejladser i folkebåden.

Nogle somre foregik feriesejladsen derfor ved, at far sejlede båden og de af børnene, der kunne deltage, til Landskrona, hvorfra han tog hjem med færgen. Familien hyggede sig i havnen – sammen med andre fra Frem i samme situation. Næste weekend kom far så over igen og sejlede os til Helsingør, hvor han kunne komme hjem med toget.

Vi var meget sjældent hele familien af sted sammen. Men én gang på en pinsetur, var vi der alle otte, plus min ældste brors kammerat (den kendte sejler Ole Borch). De overnattede i telt.

Båden blev i 1955 solgt til USA. Men først blev der installeret et søtoilet agten for masten – det forlangte amerikanerne dengang.



*Stor-familiebåden SUS, FD 125 på besøg i Vedbæk Havn i 1951
De fleste af familiemedlemmerne kan ses, og en gammel tante
troner også i cockpittet sammen med min mor og far.*

Til udarbejdelsen af artiklerne om folkebåden er anvendt:

Hvide Sejl (1964) ved Einar Olufsen
Folkbåten – en modern klassiker (2002) af Sören Bäckman m.fl.
The Folkboat Story (2002) af Dieter Loibner
Lystsejlad i Danmark (1998) af Bent Aarre
Danske Lystbåde (1987) af Jan Ebert





TIBBE alle glasfiber-folkebådernes moder

På Lillebæltsværftet er der gang i den med restaureringen af en del træbåde. En af bådene er særligt interessant for DFÆL-Bladet i netop dette nummer, nemlig folkebåden "Tibbe" – som i Bådnyts oktobernummer 2009 betegnes som "Alle folkebådens moder" – hvormed de vel mener "alle glasfiber-folkebådernes moder"

Jørgen Heidemann har aflagt værftet et besøg d. 13. april nu i år, og læs her hvad han skriver:

"Sidste gang, vi så en smuk renovering fra Lillebæltsværftet, var ved sommerstævnet i Assens 2008, da de stillede med den elegante, genskabte 15 m² Slaaby-Larsen kutter "Fønix" – opkaldt efter legende-fuglen, der genopstod af asken.

Nu kan værftet snart gentage en Fønix-bedrift med afslutningen af renoveringen af den legendariske folkebåd FD 541 "Tibbe", som den ligeså legendariske folkebåds-bygger Th. Lind i Middelfart havde bygget til sig selv og sejlede sig til gode kapsejlsresultater med. Hvilket den senere ejer, Erik Andreasen, også gjorde. Han var åbenbart så tilfreds med "Tibbe", at den dannede plug til alle Folkebådscentralens talrige senere glasfiberfolke-både.

Ved DFÆL's "Åben Båd" februar 2009 var "Tibbe" kommet indenfor og renovering begyndt. Nu har den fået det meget bedre. Vi så det selv, en solrig aprildag, da skipperinden og jeg tog på bådkiø i Middelfart og fik en god snak med Bent Jensen og Kaj Skytte, der leverede gode fotos fra processen.

Tilsammen beså vi "Tibbe", der endnu ikke er færdig-restaureret, men er godt undervejs.

Bent har netop de seneste dage lagt glasfibervæv i

epoxy på bådens dæk (nej IKKE på fribordet!). Bent fortalte, at disse materialer var meget mere behagelige at arbejde med end sædvanlige glasfibermåtter i poyester – nemmere at få til at tilpasse sig kanter og næsten lugtfri, kræver blot handskebeskyttelse imod hudkontakt med den uhærdede epoxy.

Forlugen, som Erik Andreasen ("mr. folkboat") har fået til Kerteminde til renovering, var meget medtaget og er ikke kommet retur endnu – den bliver formentlig monteret ovenpå dækket, uden at der skæres hul af hensyn til ikke at invitere vand ind uønskede steder.

Vi fik forevist en farveprøve af den lidt specielle lysegrønne farve, som dens fribord har været malet med, og som værftet vil genskabe – den står p.t. i en lys, grålig primer. Udvendigt har bunden fået "Platin-primer".

De nedslebne mahognirufsider har fået de første to gange lak, så man ser den smukke mahognifarve – den dybe, blanke glans skal nok komme med de flere lag, der endnu mangler.

Indvendigt har bunden været rensset i bund og står nu med grå "Platin-primer".

I cockpittet er kistebænke afmonteret – skal fornyes, indvendigt er klædningen lakeret en gang, under agter-dækket flere gange.

Ruftagets overside har fået samme behandling, som



dækket er ved at få og fremstår nu færdig, udspartlet og hvidmalet.

Såvidt Jørgens begejstrede beretning – vi kan her lige supplere med nogle yderligere detaljer:

”Tibbe” blev bygget i Middefart i 1969 af den kendte bådebygger Th. Lind, og han byggede den til sig selv – altså en ”muremestervilla”.

Båden var lige så smuk og velbygget som andre Lind-

Tibbe på vej til sin anden ungdom som smuk folkebåd efter en grundig renovering

både, og fra 1977 væltede det altså ud fra Folkebådscen-
tralen med kloner af ”Tibbe” – en bragende succes. Der
blev fremstillet flere forme, der blev sendt til blandt andet
Sverige, hvor man også producerede ”Tibbe”-kloner, så
hun har sandelig lagt krop til mange både rundt om i





På Lillebæltsværftet er man gået grundigt til værks. Det ser meget lovende ud

verden, mere end 1100.

Selve F D 541 "Tibbe" blev efter sin dåd som "plug" solgt og vandrede videre ud til nye glade ejere, men endte med at stå på land i flere år i en efterhånden sørgelig forfatning. Og er altså nu, som Jørgen ovenfor beretter, kommet i gode hænder hos aktivisterne på Lillebæltværftet, efter at Tuborgfonden købte den af dens tidligere ejer og forærede den til foreningen omkring værftet. Fire energiske og kompetente aktivister har siden januar 2009 udført en gennemgribende restaurering af båden, så den snart kan komme ud at sejle igen.

Vi slutter af med Jørgens opfordring:

"Tibbe" vil blive søsat fra beddingen på værftet den 26. juni 2010 kl. 13.00, og det kunne være hyggeligt, hvis alle de medlemmer fra Danmarks forening af Ældre Lystfartøjer, der har mulighed, kunne sejle eller køre en tur forbi Middelfart den dag, og være med til at fejre dette fine fartøj og se det flotte arbejde som de frivillige omkring værftet har udført.

Glasfiberfolkebåden

Hvad mange ikke ved er, at det var dansk-amerikaneeren Svend Svendsen, der er bådbygger og folkebådssejler i San Francisco, der som den første allerede i 1975 havde skabt en støbeform og støbte en glasfiberfolkebåd. Svend Svendsen lavede formen over en Børresen-bygget båd, US95 »Folksong«, og støbte så samme år verdens absolut første glasfiber-folkebåd, som han gav navnet »Pokkers Karl«.

Men allerede i 1972 havde den kendte folkebådssejler Erik Andreasen fra Kerteminde syslet med ideen om at starte en produktion af folkebåde i glasfiber. Det var der bare absolut ingen stemning for i de kompetente forsamlinger for folkebådene – først i 1975 fik han tilladelse til at gå i gang med projektet.

I 1976 var han klar med en støbeform, skabt over hans egen FD 541 »Tibbe«, der var bygget af Lind i

1969. Erik Andreasen fik støbt en prototype, der kom ud og sejle i 1976 og viste sig at sejle nøjagtigt som træfolkebåden. Han fik klassens godkendelse af glasfiberbåden i 1977 og satte straks en produktion i gang i samarbejde med LM-værftet, der støbte skrogene, hvorefter de blev apteret hos Folkebådscentralen i Kerteminde.

»Tibbe« var lidt skævt bygget, så derfor sejler der nu over 1100 glasfibersejlbåde rundt i hele verden med samme lille skævhed i skroget.

En folkebådsmeister

Om Thorkild Lind, "Tibbe"s og mange andre smukke folkebådes bygmester

Læs her, hvad Erik Andreassen fra Folkebådscentralen skrev i sin nekrolog over Th.Lind:

Bådebygger Thorkild Lind, Middelfart afgang ved døden den 21. maj 2007 – kun fem måneder før, han ville være fyldt 80.

I folkebådsklassen blev Thorkild en legende, der vil blive husket i mange år fremover for de flotte Folkebåde, han fra 1950 og frem til begyndelsen af firserne byggede i Middelfart. Håndværket var enestående, og den dag i dag kan man gå rundt på bådpladsen og glæde sig over håndværket på både bygget af Th. Lind. Men måske var det alligevel hans design – formgivningen af alle detaljer, der gjorde Thorkild mest berømt.

Thorkild havde et fantastisk øje for design – han kunne lave formgivningen på ruffet og alle afrundinger som ingen anden, og sammen med en flot finish fremstod

hans træbåde derfor som noget helt unikt.

Da vi midt i halvfjerdserne begyndte at bygge Folkebåde i glasfiber, var det derfor også helt naturligt at tage Thorkild med i arbejdet. Pluggen blev støbt over F-D-541 "Tibbe", der de første år havde tjent som Thorkild og Jennys privatbåd, og på det første glasfiberskrog byggede Thorkild indersektionen og hele dækoverbygningen op i træ, så LM glasfiber siden kunne støbe en form over det. Vi fik megen glæde af Thorkilds store erfaring.

Som menneske var Thorkild en meget mild og omgængelig person med en stilfærdig og rammende humor. I sit håndværk kunne han være temperamentsfuld – perfektionist som han var – men kunne – måske for ofte – tage sig tid til en hyggelig passiar, når vi besøgte ham på værftet. Thorkild var også en fremragende sejler, der med knusende ro kunne falde ud og gå gennem læen på en konkurrent.

Jeg har haft glæde af at sejle mange kapsejladser sammen med Thorkild Lind – først med ham ved roret, og siden med skiftende fortegn.

Faglig dygtighed og respekt for traditionerne skal give et smukt resultat på Lillebæltsværftet



Temaet om Folkebåden fortsættes i næste nummer



DANMARKS MUSEUM FOR LYSTSEJLADS

Valdemars Slot, Thronse, 5700 Svendborg
Telefon: 62 22 51 04 Fax: 62 22 72 67
www.lystsejlad.dk e-mail: pmuse@lystsejlad.dk
CVR 24 24 59 18

Kære sejler

Danmarks Museum for Lystsejlad, som blev indviet i 1996, er et privat museum ledet af en fond uden offentlig støtte og indtægt. Derfor museum er helt afhængigt af økonomiske bidrag fra firmaer, forede og private.

Museet har en støttestyrelse, som blev stiftet i 1990, hvor private, firmaer og sejl- og motorbådeklubber kan møde sig ind og støtte sejlen, lystsejladsens historie, med et beskedent litligt koningens.

Museet er det eneste i Danmark, der formidler og viser hele historien omkring lystsejlad i Danmark i sejl- og motorbåde, jollen, kanot, kajakk, kapningebåde, hal- og halvmodeller samt maritime effekter fra den spede start på lystsejlad i 1850'erne.

Museets maritime samling er helt unik, og den omfatter bl.a. 416 effekter, som det også er besynderligt mål at beskrive i elektronisk form og formvis på museets hjemmeside.

Samlingen omfatter p.t. 114 lystsejler, 30 halvmodeller, 48 halvmodeller og 224 andre maritime effekter. Derudover rider museet over en meget stor maritimt blad- og bogsamling, en omfattende samling af konstruktionstegninger samt en imponerende samling af foto, CD, film, video og lydoptagelser.

I sommeren 2010 er der en udstilling "Kapsejladstjeller gennem tiderne".

Med hilbet om at du vil støtte det historisk vigtige Danmarks Museum for Lystsejlad

Med sejlklubben

Bent Lyman

formand

TEL: 62 20 50 65

Ja tak, jeg vil gerne være med til at bevare lystsejladsens kulturhistorie

Navn _____

Adresse _____

Besøgt _____ By _____

Est. sejlklub _____

Telefon _____ E-mail _____

Taknemlig hilsen med til:
Foreningen Danmarks Museum For Lystsejlad
Bent Lyman, Kildevej 250, Thronse, 5700 Svendborg.
eller henv. e-mail: bente@bentlyman.dk
Personligt medlemsskab kr. 250,- og firmaer og klubber kr. 500,- inkl.
Koningsensplacering og diverse maritime formånder.



Spidsgatter- professoren igen

I sidste nummer af DFÆL-Bladet kom vores spidsgatterprofessor Henrik Efferse kraftigt til orde, men Henrik har mange talenter, se bare her:

Ved Københavnske Træsejleres ”sommerfest” 27. februar viste Henrik, at han også besidder andre evner, idet han mødte frem med en dejlig ny træsejlersang, ”Træbådens Pris”, som vi kan forvente glider lige ind som en del af DFÆLs fremtidige kanon. Den går på melodien fra ”Nyboders Pris” og vises her, så du kan få chancen for at øve den derhjemme, inden vi kan afsynge den i skøn forening på det snarlige DFÆL-Træf i Sundby d. 8. til 11. juli. Henrik har lovet at synge for!

Lad os synge nu en sejlvise
kun en jævn og simpel lille sang,
vores træbådsflåde vil vi prise,
den vi sejled’ med så mangan gang.
Hvert et sejl, hvert skøde rummer minder
om de gange vi på havet før.
Det er skønt når sommersolen skinner
på vor båd og livet her ombord.

Med komforten tog man ej det nøje,
da de bygdes i en svunden tid.
Sære køjepladser må vi døje,
og en kok har brug for al sin vid.
Men vi elsker dog de gamle skøjter
hvor med knofedt alle fald er sat,
når et pust i bomuldssejlet fløjter,
mens vi pløjer gennem Kattegat.



Når på langtur med de stolte skuder
træbådsgasten drog fra sted til sted,
mødte han så mangan én derude,
der som ung engang har været med.
Ja, når klyveren er sat og halet,
og når fokken står dér tot og strakt,
giver træbådsskipperen signalet:
Træbådsflåden klar i al sin pragt!

Lad den glatte plastic ej fortrænge
vores træbådsflåde – fy for fa’n
alle som med hjertet ved dem hænge
stemmer i en brølende orkan:
Væk med hver en modelunes stjerne
træbådssejler gør dig sagen klar:
Du skal altid stå på vagt og værne
om den smukke flåde som vi har.

Bergspidsgatter: Lille Laura, 22 kvm., 1933, lærk på eg, sejlklar stand, men trænger efterhånden til kærlighed. Et stel ældre sejl, spilerbom, rullebom mv. medfølger. Afhændes til ejer, der kan og vil passe godt på hende.
Prisidé 2000 kr. afhentet i KAS, Svanemøllehavnen
Jan Torp, jan@torplan.dk, Mobil 6133 8244

Både til salg:

Nordisk Krydser Suzanne NK D25

Konstruktør: Robert Jensen.

Byggeår: 1948

Mast og mange sejl.

Teak dæk og cockpit

Skal ha' en kærlig hånd

Pris 15.000 kr.

6mR D 62 Junie

Moderne sekser

Konstruktør: Jan Kjærulf

Målt og bygget til Lloyd klasse 100A
(lystfartøj)

Byggeår 1993

Pris 220.000 kr

38 m² Berg Spidsgatter

Ex. Søbjørn II

Byggeår: 1939

Motor: Marstal 10 hk

Sejlklar

Pris 72.000 kr

Nordisk Folkebåd Sofie D 353

Bygget hos Petersen, Kastrup

Nyt dæk, kahyt og aptering

4 hk Honda påhængsmotor

Sejlklar

Pris 50.000 kr.

Henvendelse: 20277948

Nordisk folkebåd F D 59, "Påfuglen"



Fuldt udstyret, velsejlende båd i fornuftig konstruktiv tilstand sælges grundet ejers helbred.

Bygget i 1948 hos B. Børresens bådebyggeri i Vejle. DM-vinderbåd 1960 og -61, NM-vinder 1957.

DFÆL-båd 0020, se også <http://reg.defaele.dk/ShowBoatInfo.php?recordid=32931>

2 stel sejl - alt i tovværk - 2 ankre - hæk fornyet 1993 - mast fra 1994 - godt bomtelt samt bompresenning i svær vognmandskvalitet - 4 HK Mariner 4-takts udenbordsmotor fra ca 2004 m. 12 liters separat tank - Autohelm AH800 selvstyret - fast skødestolpe i cockpit + demonterbar løjgang - galv. vinterstativ - 2 sæt Trangia kogesæt + bestik, glas og service til 4 pers. - køjehynder til 4 pers.

Båden, der har sejlet indtil efterår 2009, ligger i Falsled på Sydfyn.

Henv. Gunnar Kristensen, Verninge
tlf. 6475 1631 el. 2830 1291.

Forhandlingsgrundlag kr 19.000



Fyn Rundt med Skonnerten Fylla!

Her er chancen for at komme med en tremastet skonnert en tur rundt om Fyn.

Fyn Rundt er en kapsejlsads/ferietur hvor der deltager ca 40 af de større, bevaringsværdige skibe, som dyster i tre klasser, hvor Fylla er med i den største.

Vi mødes lørdag den 24. juli i Svendborg og slutter ligeledes her lørdag den 31. juli.

Har du lyst til at høre mere så kontakt

Linda Raabyemagle på 23 32 60 56 eller mail lindarn@get2net.dk

På turen rundt om Fyn anløber vi Fåborg, Middelfart, ligger for anker ved Odense fjord, derefter anløbes Kerteminde, Nyborg og Svendborg

Ombord på skibet er vi inddelt i hold, der skiftes til sejlsætning, rorstørn, madlavning, nattevagt og rengøring.

Prisen med mad er kr. 4300,- som tillige indeholder et års medlemskab af Fyllas venner.



MÄLER 30 SKÆRGÅRDSKRYDSER

Smuk ældre dame søger nyt, kærligt hjem!
Pga. travlhed i nyt job må jeg desværre af med min dejlige Mäler 30. Den er 11,5 meter lang og bygget i lærk på eg. Båden er i fin stand og er særdeles velsejlende og hurtig. Den er fuldt udstyret med bl.a. 2 sæt sejl, gedigent bomtelt og helt ny påhængsmotor. Den er bygget hos Brdr. Eriksson Strängnäs i Sverige i 1942.

DFÆL-båd, se også: <http://reg.defaele.dk/ShowBoatInfo.php?recordid=33874>

Vinder af harpunloggen sommeren 2008. Båden er hjemmehørende på Thurø på Sydfyn.

Henvendelse: Curt Sørensen

Tlf.: 28 69 32 37 / 62 20 79 99

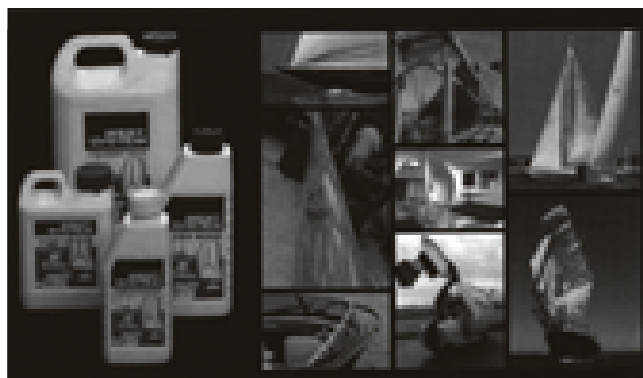
Mail: curt.sorensen@svendborg.dk

Sejl og bom sælges

Storsejl passende til NK.eller lign P 10.85 E 3.65. Sejlet er syet hos Quantumsails til NK D 11(Robert Jensens første NK), er med løs fod og et reb, har sejlet fire sæsoner og er i fin stand. Nypris 16.000 sælges for 4500.-

En rund bom med rullerebsystem længde 4 meter 500 kr.

Gert Bøyesen tlf. 56717373



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk





"JU HU" af Odense

29 fods kravelbygget kutter,
lærk på eg byggeår 1983
af Eigil Andersen, Odense.

L:9,31m Brd:2,63m Dyb:1,40m
Ny motor VETUS diesel 25 hk 2007.
Nyt teakdæk 2007/08, nyt cockpit.
Pantry med 2 gasblus.
Bermuda rig, god sejlgarderobe, alt velholdt.
4 køjer, nye hynder, radio, ekkolod m.m.
Alt medfølger, -også vintertelt.
Priside 75.000 kr.

Henv: Hans Bach

Bispeengen 42, 5270 Odense N.
Tlf: 66186431 / 23672621
Email: uohb@webnetmail.dk



REPARATION & OMBYGNING BÅDBYGNINGSKONSULENT

Bådebyggeren tilbyder:

Aptering
Forsikringsskader
Skibstømmerarbejde
Totalrenovering
Snedkerarbejde

Bådudstyr
Brandsikring
Kalfatringsarbejde
Konsulentbistand

Speciale:

Forbukkede svøb –
klar til montering
Ristværk af teak og ask
Ilægning af motiver –
luger, døre, borde etc.
Kobbersøm og klinkeskiver
Rustfri bolte, skruer etc.
Finstkjære og tjærekit – alt
til faget hørende

Savværket tilbyder:

Facongroet dansk egetræ
(lagret 8-10 år)
Lærk til klædning
(lagret 3-5 år)
Ask - elm - kirsebær -
mahogni - teak m.fl.
(alle lagrede)

SUNDSHØJ BÅDEBYGGERI

v/Arne Wahl



Hovedvejen 66,
Lunde - 5771 Stenstrup
Tlf.: 62263030 -
Fax: 62263040

Molich ketch Suzette

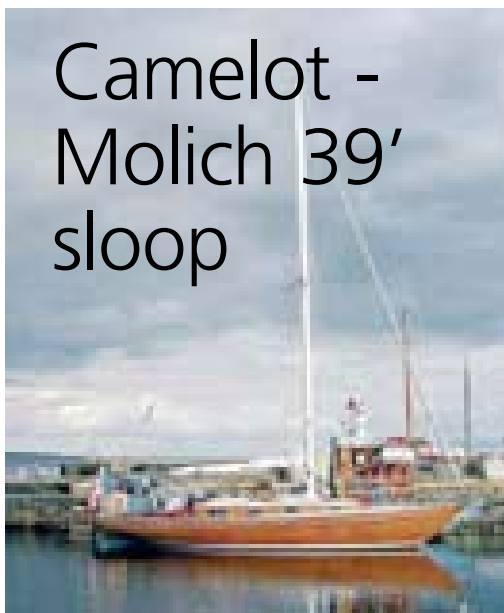
Molich ketch, årg. 1958, 36 fod, 5 sovepladser, motor Volvo Penta 28 hk diesel. Ketch tegnet af Poul Molich, bygget af Kaj Christensen, Ulstrup til Lloyds specifikationer under tilsyn af Sparkmann & Stephens. Meget smuk one-off havsejler. Fuldplanket mahogny på eg. Gedigen båd i god stand. Helt ny sejlgarderobe og meget udstyr. Se mere på <http://molichketchsuzette.blogspot.com>.

Pris 430.000

Kontakt Michael Holde, telefon 4919 0121



Camelot - Molich 39' sloop



Længde 11,72- bredde 3,19
dybgang 1,96- displacement 9 t.

En af de sidste danskbyggede klassiske havkrydsere, tegnet og bygget af Molich i Hundested, søsat i 1969. Særdeles velholdt fartøj!

Konstruktionen er kendetegnet ved det slanke agterskib og vægten koncentreret midtskibs hvilket giver en perfekt balance og komfortabel sejlads under sejlpres. Klædning er 1" blank mahogny på lamineret egespant, alle skruer og bolte er bronze eller rustfrit stål, bundstok og mastespor rustfrit stål. Dæk 15 mm teak på 10 mm finer. Skandæk, cockpit og rufsider i

mahogny. Blykøl og aluminiumsmast.

Motor: Yanmar 3 JH2, 38 HK, fersvandkølet. (1993) 3 stk akkumulatører à 115 Ah. Rullegenoa 45 m² (2004), storsejl 30 m² (1993), diverse ældre forsejl. Spilerudstyr, 2 ældre spillere 85 og 110 m² 4 stk Molich bronzespil ved cockpit, 3 spil på mast. 15 kg CQR anker med kæde, ankerspil, extra anker. VHF- SP »Sailor« RT 2048, redningsflåde RDF. GPS-Leica/AP, ekkolod- Autohelm, 2 kompasser, Selvstyret-Autohelm. Dobbelt log og (defekte) vindindstrømter (Brooke & Gatehouse). Toilet- bronze/porcelæn, gasinstallation mmm.

Henvendelse: Niels Jensen (0045) 4586 4099, mobil 2671 4499

Båden er beliggende hos Walsted, Thuro

Se også annoncen på DFÆLs hjemmeside

Bådoplysninger

Evt. bådnr. _____

Bådnavn: _____

Ex. navne: _____

Bådtype: _____

Bådebyggeri/byggested: _____

Byggeår: _____

Konstruktør: _____

Træsorter: _____

Længde: _____

Bredde: _____

Dybgang: _____

Displacement: _____

Sejlbåde:

Rigtype: _____

Sejlareal: _____

Sejlmærke: _____

Ex. Sejlmærker: _____

Motorbåde

Motor: _____

Både motor- og sejlbåde

Hjemhavn: _____

Sejlkлуб: _____

Indsend gerne en kopi

Bemærkninger: *Brug evt. nyt papir* _____

Evt. medlemsnr. _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr. og by: _____

Telefon nr.: _____

Email: _____

Sendes til:

DFÆL, Birte Molbech

Holstebrogade 4, 3.t.v. 2100 København Ø

Email: register@defaele.dk

Medsend gerne foto og bådens papirer evt. digitalt eller i kopi

Hvis du kun ændrer bådoplysninger, skal du sende blanketten til formanden, Ove Juhl

Digteren Evert Taube – og folkebådene

Evert Taube digtede et langt kvad til folkebådens pris, her vil vi nøjes med at bringe næstsidste vers, der egentlig også siger alt:



Där kan jag servera en middag för sex,
i ruffen ryms fyra också.
Jag slippar att ralta omkring på mitt däck,
på durkar og trall kan jag gå.
I folkbåten sover jag härligt om natten,
mot klinkbyggda borden hörs kluckande vatten,
och sömn utan kluck kan til sjöss jag ej få,
og kluck utan klink kann omöjligt uppstå.
Min folkbåt er rymlig, min folkbåt er trind,
men framtil så vass som en kil.
Den ligger på kryssen blott tre streck från vind,
den länsar med sju åtta mil.
Med ett tusen kilo i kölen den gungar
just lagom på vågen, og bogsvallet slungar
min folkbåt så långt bort i söder og norr,
att jag uti sittbrunnen jämt seglar torr.

(Se hele Evert Taubes sang på www.defaele.dk)

Evert Taube var mangeårig ivrig folkebådssejler, men der er faktisk tvivl om, om han nogensinde selv ejede en. Her ses han i S59 "Carmencita" af Sjøsalaa, der var ejet af sejlkлубben i Härnösand



ISSN 1902-0163