



DFÆL·*bladet*

Nr. 110 december 2011

Skønheder i
skærgården



Nr. 110, december 2011

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,-
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

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

Marianne Bryde Steensen
Oldermundsvej 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

Carl Mangor
Søgårdsvej 12
5700 Svendborg
Tlf: 5058 1055
c.mangor@gmail.com

**Foreningens sekretariat
Medlemskab, standere m.m.**

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

Indmeldelse

www.defaele.dk
eller til foreningens sekretariat

Lokale initiativer

»Kort 112«

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

»Ø-havet«, Sydfyn

Carl Mangor
Søgårdsvej 12
5700 Svendborg
Tlf: 5058 1055
c.mangor@gmail.com

»Københavnske 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

Forside:

*Skærgårdskrydser på hjemmehavn ud for
Stockholm.*

*95 m² S4 er meget kendt, »Gerdny«,
tegnet af Erik Salander og bygget i 1920.
18.75 x 2,85 meter.*

Indhold

Særudstilling om folkebåden	4
Første danske folkebåd?	5
Isbådshistorie	6
Kongelig Classic 2012	8
Kapsejlads i Flensburg	9
Træbåd – hvorfor det?	10
Frederikshavn	11
Skærgårdsrapsodi	12
Historisk oversigt	12
Gain bliver som ny	17
Pyrola i Fåborg	21
Meldinger hen i vejret	24
Stigen og falden	25
Min båds historie	26
Medlemsnyt	28
DFÆLs Artikelbase	30
Hold skruen i vandet – ren	31
Sladrebænken: Knæk og bræk	36



*Skærgårdskrydsere
Lange vandvogne
Stoppenål med krybekælder
... Kært barn har mange navne*



Folkebåden på museum



*Hygge efter
kapsejlads i
Flenborg på
»Gesine«*

Den Nordiske Folkebåd **70 år ung!**



Den 23. april 1942 blev den første folkebåd søsat i Gøteborg. En ubetinget succes var født!

Det vil Dansk Folkebådsklub, Dansk Forening for ældre Lystfartøjer og Danmarks Museum for Lystsejlsads gerne fejre

Søndag, den 22. april 2012

Danmarks Museum for Lystsejlsads
Valdemars Slot, Troense, Svendborg

Dagens program.

11.00 Velkommen på museet og introduktion til særudstillingen om folkebåden

Frokost i Slotskælderen med Slots anretning.

I løbet af eftermiddagen vil vi præsentere et program med forskellige indslag om folkebåden og de mange mennesker omkring den. Der vil være nyt Dias Show, forskellige foredrag om sejlsads, kapsejlsads og bygning samt musikindslag. Alt sammen tilrettelagt, så der er god plads til hyggesnak omkring årets fødselar.

For øvrigt vil vi meget gerne i kontakt med evt. sejlere, som har en historie eller oplevelse, som de gerne vil fortælle om. Kontakt venligst Carl-Ove Thor, 2372 0999 eller thor.carlove@gmail.com
Tak – !

Pris for ”Slots anretning” og kaffe ad libitum – kr. 200,00.



*FD 2 »Gill«, museets
flotte folkebåd, sejles
her af Carl-Ove Thor
og Jørgen Heide-
mann.*

*Gill er hovedperson
på særudstillingen*

Er FD 10 HELEN Danmarks ældste danskbyggede folkebåd?

Med al respekt for FD 2 "GILL", så er denne jo bygget i Sverige. Listen, som er ajourført fra folkebådsklubben, efterlader dog et par ubesvarede spørgsmål. Det drejer sig om numrene FD 4, FD 6 og FD 8, alle står med ejer ukendt. Har nogen kendskab til om disse folkebåde stadig sejler, hører jeg gerne.



FD 10 er nu hjemmehørende på Odsherreds Kulturhistoriske Museum, hvor en lille kreds af sejlere værner om hende og sejler med hende, lige som der er mulighed for museets medlemmer at komme med ud at sejle.

I august deltog HELEN i fjordens træbåde, som blev afholdt i vikingeskibshavnen i Roskilde, det var lidt af en tilsnigelse, idet stævnet er for brugsbåde i fjordområdet, der var dog mange der viste interesse for båden, og den var ikke helt alene, idet en køn lille spidsgatter også deltog.

*Med venlig hilsen
Villy Kongeskov Klausen*

Vores folkebådsprofessor Jørgen Heidemann oplyser at FD 3 "Jacaranda" stadig befinder sig i Tyskland og er under omfattende restaurering, og at FD 9 "Skovser" så vidt vides er hugget op efter et længere ophold på Læsø. Derudover har dette blads redaktør fået oplyst fra Københavns Yacht og Motorbådsværft, at FD 4 "John Silver" er blevet ophugget der for 7-8 år siden. Det er jo specielt sørgeligt, da den jo er bygget hos den danske hovedperson i skabelsen af folkebåden, Knud Olsen, hvis oprindelige forslag vel må siges at have været det nærmeste til den endelige udformning af båden.

Folkebådsklubben henviser til deres nye database – og den er glimrende – med oplysninger om folkebåde, som kan nås på <http://base.folkebaadsdatabasen.dk/>

Fra det historiske hjørne....



Isbaad anno 1946

Sidste år overvejede vi meget at trække en af isbådene fra Danmarks Museum for Lystsejlad ud af gemmerne, for at afprøve denne form for sejlad ude på Lunkebugten, som var dækket af et solidt lag is. Det blev ved snakken, da ingen af bådene kunne rigges ordentlig op, og Dronning Margrethes isbåd må der ikke sejles med!

Men skulle nogen have lyst til at afprøve sejladsen, så kommer her en opfordring fra 1946 af bådebygger Børge Børresen, Vejle:

”Har man først prøvet at sejle i Isbaad, er det ikke mange, der holder op igen. Det er imidlertid ikke – som man skulle tro efter billedet – de store krængninger, der giver den største fart. Med en mand mere i cockpittet kan man øge farten helt op til 100 kilometer i timen, hvorimod det almindelige er ca. 60 – 70 kilometer.

Den her viste isbaad er meget lig den svenske 10 kvadratmeters entypebaad, som der skal bygges 4 – 5 stykker af her i Vejle. Den er ca. 7 meter lang, 3,40 meter bred og har agterstyring. Er man først vant til agterstyring, er det vanskeligt at blive fortrolig med forstyring. Jeg vil også mene, at baaden i så fald vilde vælte helt, naar den først kommer i den situation, hvor min baad er, som vist paa billedet. Har baaden agterstyring, kan den umuligt vælte helt, da den, naar den kommer for højt op og stadig gør fart fremover, vil få bagluft ind under storsejlet og rejse sig igen. Muligt er det dog, at den forstyrrede isbaad kan holde bedre højde, og jeg vil også tro, at den er stivere, da man sidder lige over medebjælken.

Ud fra den betragtning, at det var morsomt at faa bygget isbaade i flere byer, vil jeg gerne anbefale denne 10 kvadratmeter. Den er let at bygge, de fleste kan gøre det selv, og de 10 kvadratmeter sejl bliver det vel også snart muligt at købe for en rimelig pris. Sejlene bør i øvrigt være betydeligt sværere end til almindelig sejlads. En isbaad kan let være paa en lastbil, og der skulle vel derfor ogsaa være mulighed for at etablere kapsejladser mellem isbaadssejlere fra flere byer, og så er vi inde på noget af det rigtige.

Ved bygningen af en isbaad bør man dog altid have for øje, at da sæsonen ikke altid er lige lang, vil det være klogt ikke at binde alt for store summer i baaden. I 1944 var der overhovedet ikke lejlighed til isbaadssejlads, i 1945 kun en enkelt dag, og i aar har det forløbigt kun været muligt i 4 – 5 dage. I strenge isvintre (eks. 1941 og 1942) har jeg dog været med til at sejle med isbaad helt op til 3 maaneder. I øjeblikket prøvesejler vi min baad med profilsejl, men herom senere. Disse linier var kun tænkt som en anbefaling af isbaadssejlads i al almindelighed. Det er en rask og sund sport, som jeg finder, mange flere sejlere herhjemme burde dyrke, end tilfældet er.”

Dette var ordene fra Børge Borresen bragt i Dansk Sejlerblad, nr. 4, 15. februar 1946 – og måske skulle vi se at få gjort klar til endnu en kold vinter med tilfrosne søer og fjorde.

Carl-Ove Thor



Almindelig søstjerne

Asteria rubens

Den almindelige søstjerne har en karakteristisk femstjernet facon med rækker af sugefodder under armene.

Oversiden er ru og kan have mange forskellige farver fra mørkviolet over blå og brune farver til lyst orange.

Søstjerner er rovdyr, men indgår selv i fødekæden som bytte for dykænder, måger og krabber.



Kongelig Classik – fællessejlads?

Der bliver helt sikkert tale om en utroligt spændende begivenhed, når en masse klassiske lystbåde og træskibe til næste år deltager i en fællessejlads fra Flensburgs klassiker-havn i til Sønderborg og videre til Åbenrå i dagene fra torsdag d. 30. august til 2. september 2012.

De er dygtige til at arrangere, de tyskere, som vi kan se i Lotte og Oles beretning fra det normale årlige Flensborg-arrangement – og her bliver der tale om noget helt ekstraordinært, hvor også byråd og lokale organisationer er dybt involverede i havnearrangementerne på ruten.

Allerede mens deltagerne sejler, vil der fra om formiddagen være festligheder i ankomsthavnen – til sent ud på aftenen. Så der vil være stor opmærksomhed, når de forskellige sejlere kommer i havn. En sand kavalkade af tilbud vil blive stillet til rådighed for såvel sejlerne som



30. AUGUST – 02. SEPTEMBER 2012

🇩🇰 Regattasporten i den vestlige Østersø begynder 6. 9. 1855 på Flensborg Fjord med en sejlkonkurrence for lystbåde og erhvervsbåde. Præmien var Kong Frederik d. VI's pokal.

Flensborg bys maritime partnere Sønderborg og Åbenrå indbyder jer til at mindes oprindelsen for regattasporten ved den årligt vekslende start og slut mellem Flensborg og Åbenrå. Alle "klassiske" lystyachter, kuttere, galeaser, skonerter m.v. er indbudt. Ligesom i 1855 skal de starte i deres egen klasse, for at opnå "deres egen" pokal for enkeltstrækninger og for den samlede sejr.

Torsdag	Ankomst i Flensborg. Velkomstmiddag i Klassikerhavnen.
Fredag	Flensborg – Sønderborg Reception på Sønderborg Slot. Kort gæstsejls med nogle af de deltagende skibe.
Lørdag	Sønderborg – Åbenrå Kåring af vinderne i de forskellige klasser for delstrækninger og heldistansen, CLASSIC-fest med historisk marked, maritime udstillinger, børneaktiviteter, håndværk, musik, teaterskib m.m.
Søndag	Maritim strandgudsstjeneste, gæstsejls, hjemrejse...

det tilstrømmende publikum: Teater, musik, udstillinger og marked, aftenunderholdning med meget mere.

Der verserer rygter blandt de Københavnske Træsejlere om en mulig fællessejlads til Flensborg – og vi er da nok en del, der gerne vil slutte os til en sådan eskadre. Det kan give mulighed for megen hygge og spænding – og måske være med til at genopvække en af de smukkeste traditioner fra dengang lystsejlsden i Danmark var dreng. Sker der noget mere i denne sag, vil det blive annonceret i Forum på DFÆLs hjemmeside.

Følg udviklingen i arrangørernes udvikling af selve programmet på <http://www.kongelig-classic.com>

Kapsejlads i Flensburg

Sammen med Tom "Saga" fra Svendborg deltog vi i efterårssejladsen for træbåde fra Flensburg. Udgangspunktet var broen for træbåde som Stig beskrev så malende i forrige nr. af DFÆL-bladet.

Mellem Assens og Flensburg er der ca. 50 sm. Mellem Svendborg og Flensburg det samme. Tom sejlede hjemmefra torsdag formiddag og forcerede farvandet mellem Ærø og Als i kuling. Vi sejlede først torsdag eftermiddag og havde vinden lige imod. Så vi nåede lige præcis til Bågø – 3,5 sm fra Assens, og det tog en time. Ved midnattid nåede Tom til Langballig efter et langt og anstrengende kryds fra Pøls Rev. Da lå vi trygt i køjen og lyttede til vinden. Som eneste båd i Bågø Havn var der heldigvis ingen alumaster, der kunne tude. Fredag sejlede vi så for motor og små sejl til Flensburg og nåede det lige til aftensmaden: grillpølser på kajen ved "Gesine". Tom var kommet om formiddagen og var nu rimelig udhvilet. Vi blev godt modtaget og fik forklaret hvordan og hvorledes.



Skippermøde fra dækket af »Gesine«



Tom med "Saga" under sejladsen

Morgenmaden lægger en god bund. Men det gør fjorden også

Lørdag morgen var der, som sædvanlig i Tyskland, et overdådigt morgenbord med "medbring dit eget bestik" (boardgeshir). Fint koncept, for de der arrangerer morgenbordet er jo ofte de samme, som skal ud at være dommere eller deltagere i sejladsen.

Så gik sejladsen – efter mange advarsler om grundtvand rundt om Okseøerne. Flere både, inklusive "Duen", testede lige om arrangørerne havde ret mht. grunde, og det havde de. Heldigvis stod ingen bedre fast, end de kunne komme af grunden ved egen kraft og alle både kom i mål efter en tur med frisk vind, ingen vind, kryds og læns i mange afskygninger.

Ved præmieuddelingen fik "Saga" en 2. præmie. "Duen" scorede en 7. plads (ud af 8 mulige). Som ved sejladsen sidste år i Flensburg fandt vi aldrig rigtig ud af hvem vi sejlede imod.

Søndag morgen igen formidabelt morgenbord og farvel-og-kom-igen-næste-år. Der var levnet store mængder suppe, så både Tom og vi fik en "spandfuld" gullasch-suppe med på turen. Tom fortærede sin ved en bøje ved Avernakø, mens vi var nået til Dyvig og nød bare at skulle varme den gode suppe for at have aftensmad. Mandag sejlede vi hjem for spiler i varmt og solrigt vejr.

Hvorfor gør vi det?

- altså sejler rundt i gamle både af træ, når andre mere tidssvarende materialer er så let tilgængelige? Det hurtige svar er, at nogen skal jo gøre det; og det lod er altså faldet på os. Vi tror dog, at der findes mange svar; måske lige så mange som der medlemmer i foreningen.

DFÆL's bestyrelse arbejder i øjeblikket på at udarbejde et nyt forslag til vedtægter for vores forening. Ud over at det er her, vi aftaler spillereglerne for vores omgang med hinanden, er det også her, vi formulerer vores eksistensberettigelse; at have en forening baseret på en interesse for ældre lystfartøjer.

Vi indbyder derfor foreningens medlemmer til i ord, billeder, lyd eller på anden vis at give udtryk for det særlige ved at sejle træbåd. Vi er altså ikke kun ude efter tilkendegivelser, der beskriver det at sejle i almindelig-

hed, men at gøre det i en træbåd i særdeleshed.

Hvad er det for oplevelser vi får, som er forbeholdt medlemmerne af vores forening?

Hvornår er det lige, at det er helt forskelligt fra at sejle en glasfiberbåd?

Man kan skrive det kort, og man må også gøre det langt.

Billeder modtages både på papir og digitalt, og der skeles heller ikke til, om der er malet med olie eller akryl.

Sang og musik kan sendes både som node og lyd.

Det er vores ønske, at så mange som muligt vil bidrage. De indkomne forslag vil siden hen kunne ses på www.defaele.dk – forhåbentlig med såvel inspiration som refleksion til følge.

Bestyrelsen vil på baggrund af de indkomne forslags karakter sammensætte et lille udvalg, der vil præmiere det eller de forslag, der på bedste vis svarer på opgaven.

Forslag skal være afleveret til bestyrelsen senest den 15. februar og offentliggørelse vil ske på generalforsamlingen i København den 11. marts 2012.

Bestyrelsen



*Klassiske træbåde og
moderne vindkraft.
De giver os energi*



Man ligger godt i Gjøl. Kroen er kun et par hundrede meter væk

Frederikshavn Træskibslaug

Efteråret 2011

Alle har talt om det, mange har brokket sig, mange har nydt det, men fakta er, ingen har gjort noget ved det ... "Vejret".

Den sejlsæson som nu er slut for de fleste, har ikke været noget at prale med, har det ikke været regn, så har det været kuling, men ok – ok, der har jo også været dage med fornuftigt sejlvejr.

Når man hører snakken på havnen om denne sommer, så er det de fleste, der har haft møgvejr – enten regn i kaskader eller blæst inde i den eller den havn. Her i det nordjyske var der en del, der sejlede til skærgården, men mange havde også der dårligt vejr, og når ferien var ved at slutte, og man skulle hjemover, så var det kuling man døjede med.

Jeg selv lå i Gjøl de dage, hvor der var Nibe-festival, en festival som også druknede i regn, med skybrud og lyn og torden, ligeså var der i Gjøl, en halv snes mil nord for Nibe, dog havde vi en aften fin musik fra Nibe, båret af den friske vind fra sønden.

Vi var et par skibe fra lauget der havde sat hinanden stævne i Gjøl, med det formål at smage de stegte ål oppe på kroen, som er berømte. Vi fik stegte ål, gjorde vi, så mange at vi måtte lade et halvt fad gå ud igen, selvom vi var tallerkenen rundt til den gode side og ålene havde fået det væske de skulle have, til at svømme i ... men der er også bund i fattige folk.

Vi har et par gode medlemmer, som tog turen til Odense, hvor mange havde sat hinanden stævne, Henrik med "Nirvana" og Per med "Ju-Hu" sejlede derned, men det ved de fleste, der følger lidt med.

Efter at have hørt om deres oplevelser der, så er jeg overbevist om at næste år, vil der være en del, der sejler til Ebeltoft. Jeg håber, at vi kan samle en armada her fra nord og så indtage fregatten "Jylland", der ikke har så store manøvre muligheder, som vi har. Vi vil udtænke en snedig plan, som vil være en Nelson værdig.

Igen "Vejret" ... i Skärhamn nord for Göteborg afholdte man Træbådsfestival i weekenden 16.-17. juli, vi var nogle stykker, der gerne ville have sejlet derover, fra Frederikshavn er kursen dertil NØ-lig og kun 46 mil, men-men ... vinden op til dagene stod i øst og nordøst, ca. 15 til 18 m/sek, så er der langt til Skärhamn, så dette måtte vi aflyse, ligeså måtte Henrik med "Nirvana", han lå på Anholt, med kurs der imod, men det blev hjem til Sæby.

Se billeder fra festivalen på www.trabat.se

Nu hvor efteråret er sat ind, har vi fået lidt gang i byggeriet af vores kommende "Laughus", det har stået stille i nogle måneder, men nu vil vi give den en skalle, inden vinteren sætter ind.

Jeg har før været inde på ideen med eget hus, men vejen er tung og stenet, så der er lidt endnu, før vi kan holde "Housewarming". Jeg glæder mig til at fortælle om det færdige resultat.

Tak for i år og god vinter!

Hilsen Birger

Huset set fra sydsiden



Stoppenåle og vandvogne – de smukke skærgårdskrydsere

Af Stig Ekblom

Danske lystsejlere, som har færdedes på den svenske øst- og vestkyst kan næsten ikke have undgået at møde nogle af de lange, smalle og lave skærgårdskrydsere, der om nogen har karakteriseret den typiske svenske lystbåd fra de gode gamle dage. De københavnske træsejlere har gennem en årrække kunnet nyde 30'eren "Trollungen" ved deres kapsejladser, og også i Svendborg ser man frem til at dyste med 30'eren "Pyrola". Indimellem har vi andre kunnet nyde mälarkryssarne "Carita" og "Trio", men ellers har skærgårdskrydsernes repræsentation blandt danske sejlere ikke ligefrem været dominerende.

Alene i Sverige er der bygget tæt på 1200 skærgårdskrydsere, der ligesom vores spidsgatterregler fordele sig på forskellige klasser ud fra deres sejlarealer. Det er ikke langt fra det nærmest ufattelige antal, som folkebådene nåede op på i Sverige, så vi har altså at gøre med en særdeles udbredt bådtype.

Oprindeligt var idéen om skærgårdskrydseren en modreaktion på fremkomsten af R-reglen fra 1905 – her var mange svenskere enige om at de første fartøjer bygget efter denne regel var dyre og mislykkede.

I februar 1908 – efter mægtige stridigheder - skabte SSF, Svenska Seglarförbundet, derfor skærgårdskrydsereglen som den første svenske nationalklasse. De første både bygget hertil var særdeles vellykkede både, så reglen vandt straks stor tilslutning især på østkysten af Sverige, hvor de ivrigste tilhængere havde befundet sig.

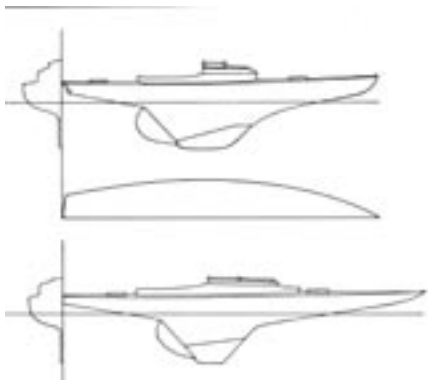
I Danmark og Norge gik det mere trægt, og trods nærheden til de svenske farvande var det andre klasser, der fik overtaget, så der er kun fremkommet ganske få dansk- og norskbyggede skærgårdskrydsere. I DFÆLs register kan der eksempelvis kun ses 18 klasse-skærgårdskrydsere (incl. Mälarkryssare) – og 6 som ikke er helt sikre klassebåde.

Til gengæld vandt klasserne stor tilslutning i Finland og Tyskland – og tilslutningen bredte sig også til England og USA, hvor der er blevet bygget en hel del til de forskellige klasser.

Der var jo tale om en konstruktionsklasse, hvor nye idéer kunne blive afprøvet, og med ret vide rammer for hvordan fartøjerne skulle kunne se ud og gebærde sig, men de første var ganske moderate i deres fremtoning – hverken særligt lange eller specielt slanke. Det skulle hurtigt blive anderledes.



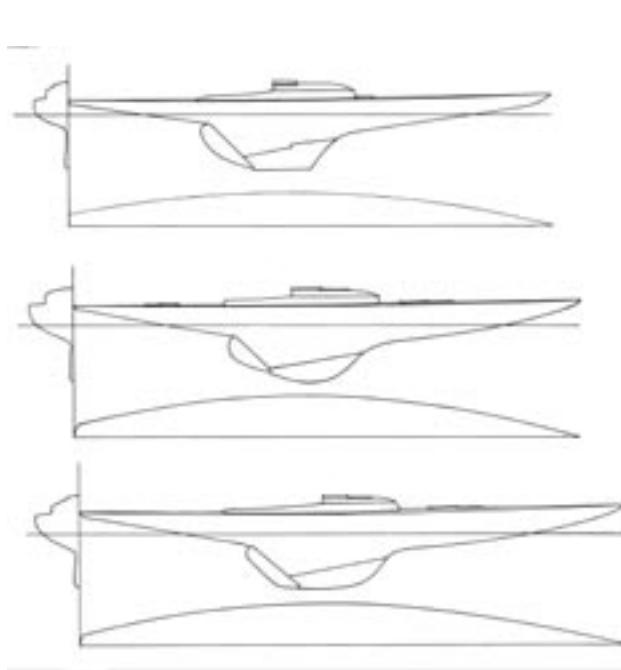
"Älfvan" 1908, verdens første 30 m² skærgårdskrydsere tegnet af Erik Salander og bygget af August Plym nærmest samtidig med reglens vedtagelse og bygget i stor hast, så den blev sosat samme år som reglen. Et fint lille fartøj med overaltlængden 8.10 meter og bredde på 1,98 meter, velbygget og velsejlende – og stadig aktiv i de svenske farvande.



Allerede i 1914 var der sket en markant udvikling i skærgårds-krydserens udseende – her ses "Älfvan" i rids sammen med den Sjögren-tegnede 30'er, "SSB", (bogstaverne står for Segelsällskapet Brunnsvikens, der lod den bygge osm udlodningsbåd). Den var 9,4 meter lang og 1,8 meter bred og med væsentligt mindre våd overflade, så der er vist ingen tvivl om, at den med lethed har kunnet slå den 6 år ældre "Älfvan" af banen. Men det skulle blive langt værre...

Der er en udbredt misforståelse om at skærgårdskrydserreglerne stort set ikke begrænsede andet en sejlarealet, men det er højst misvisende. Der findes en lang række mindstekrav og scantlings, der for eksempel regulerer mindstemål for klædningens tykkelse, antal af spanter og svøb og deres dimensioner, displacement, mastediameter, fribord m.v.

Disse mindstemål viste det sig undervejs, at man måtte regulere på, efterhånden som konstruktørerne fandt på nye måder at "knække" klassereglerne med. Der skete således ændringer af byggereglerne i 1916, 1919, 1920 og 1925. For eksempel blev kravene til klædningens tykkelse, spanternes mindstemål og displacement forøget gang på gang. For eksempel blev kravene fra 1908 til 1925 til klædning og dæk på en 30 m² sat op fra 14 mm til 18 mm, og stålspanternes dimensioner fra 20 x 20 x 3 mm til 30 x 30 x 3. Mindste displacement blev øget fra 1100 kg til 2000 kg. Desuden blev der i 1920 indført et krav om middelbredde – således at der på et vist stykke af bådens midtersektion skulle være et vist areal, så de meget smalle og rombeformede både blev undgået.



Man kan måske ane den vilde udvikling i 30'ernes mål ved at sammenligne med de to rids i samme målestok af "Älfvan" og "SSB" med disse.

Øverst: "GSS" fra 1926, tegnet af Estlander med målene 12,90 x 1,75

Midterst: "Lill-Singva II" fra 1935, tegnet af Nilsson med målene 13,54 x 2,24

Nederst: "Rapid" fra 1938, tegnet af Becker med målene 14,60 x 2,25

Imellem de omtalte reguleringer af reglerne blev der skiftevis etableret nye klasser og sammenlagt klasser, og udgangen af alt dette blev at der kom til at eksistere klasser for 15, 22, 30, 40, 55, 75, 120, og 150 m².

Bådene blev hurtigt dyre med deres avancerede konstruktioner, og derfor indførte man i 1925 en 22 m² B-klasse, hvor der skulle være jernkøl frem for blykøl, klædning af fyr, større mindstebredde og hvor masten skulle være ret og med en mindre maksimalhøjde end på den "rigtige" 22m² – klasse, som fra da af kaldtes A22.

I 1930 ændredes beregningen af forsejlet til den inter-



ationale regel om kun at medregne 85 % af fortrekanten, så nu kunne forsejlet gøres større. Gennem de næste mange år har der været gentagne tiltag for at ændre på skærgårdskrydsereglerne, men uden væsentlige resultater, så nutidens både sejler stadig efter 1925-reglen.

Der sejler således skærgårdskrydsere rundt den dag i dag med sejlarealer fra 15 til 150 m² – men det er nu en misforståelse at tro at de mindste er rene legetøjsbåde. De første 15'ere var kun 5,5-6 meter lange, men der gik ikke lang tid fra klassens opståen før de nåede længder på op til 10,5 meter. Til sammenligning kan nævnes, at 150 m² 'eren "Beatrice Aurore" fra 1920 er 22,5 meter lang med 10 gange så stort et sejlareal. Den længste 150'er blev allerede bygget i 1919 og var næsten 24 meter lang.

Kaos i sejlnumrene

Bådernes nummerering bærer præg af kaos. Man kan ikke umiddelbart forstå noget om bådens alder ud fra dens sejlnummer. Feks. har 30'eren "Titty" fra 1913 sejlnummer S 51, mens S1 "Finisterre" er bygget i 1928. Først efter 1920 blev sejlnummeret knyttet til en bestemt båd – før dette fik man et nummer ved hver kapsejls. Alle både havde til gengæld et byggenummer, der ikke nødvendigvis stemte overens med sejlnummeret. Det er derfor en større opgave at finde en båd i skærgårdskrydseregisteret – der må blades igennem med aktiv søgefingert...



55'eren "L'Algion" fra 1916 overhales både på højde og fart af 95'erne "La Morena" fra 1922 og "Kerma" fra 1918.

Særlig 22 m² og 30 m²-klasserne er fuldt aktive i dag med mesterskabsejls og masser af aktive sejlere – du kan se mere om deres aktiviteter på <http://www.sskf.se>.

Flere og flere danske sejlere er begyndt at importere svenske skærgårdskrydsere – det bliver spændende om vi skal til at se mange af disse smukke fartøjer i vore hjemlige farvande de kommende år.

Længere og længere

Indenfor hver klasse skete der dramatiske øgninger af bådernes længder.

Især de mindste arealklasser opnåede ekstreme længdeforøgelse.

Båd klasse	Kendt antal både bygget	Længde ved klassens start	Normale længder eft. ngl. år	Længste eksemplarer
15 m ²	90-100	5,50 m	9-10,5 m	10,65 m
22 m ²	400-500	7,70 m	10-11 m	13,40 m
30 m ²	330-430	8,10 m	11-13 m	14,60 m
40 m ²	90	8,84 m	12-15 m	15,32 m
55 m ²	60	10,60 m	12-15 m	16,20 m
75 m ²	40	12,50 m	14-18 m	19,35 m
95 m ²	20	13,60 m	14-19 m	21,27 m
120 m ²	5	15,80 m	15-20 m	21,25 m
150 m ²	5	18,50 m	19-23 m	23,94 m

Skærgårdskrydseren som olympisk klasse



I 1919 blev 30 m² og 40 m² skærgårdskrydser antaget som internationale klasser af det Internationale Sejlerforbund, hvilket medførte at de blev olympiske klasser ved Olympiaden i Antwerpen 1920. Her vandt svenskerne klart, men det var nu også meget nemt, for de var eneste startende nation med 3 både i de to klasser, så de kunne helt uden modstandere tage to guldmedaljer og en sølvmedalje.

Herefter gled disse klasser igen ud af OL.

Den finske model breder sig - Nordisk 22'er

Som reaktion på de mere og mere ekstreme skærgårdskrydsere besluttede man i 1922 i Finland at etablere en 22 m² klasse, ligeledes en konstruktionsklasse, som efter godkendelsen af Skandinavisk Sejlerforbund i 1923 hurtigt kom til at brede sig ud i Norden. Nu hed den "Nordisk 22'er", og slog også an i Danmark.

Her krævedes en ret mast og en del nye regler, der skulle begrænse ekstremiteter og store byggeomkostninger – altså samme bestræbelse, som de noget senere indførte Mälarkryssare var udtryk for. Men målereglerne for Nordisk 22 fremmede et bredt og agterligt liggende hovedspant (bredeste spant) og en lang tynd og dermed dårligt bærende stævn, så bådtypen blev berygtet for at "sejle ned" på læns – altså at den ligefrem dykkede ned under bølgerne med stævnen i frisk vejr.

*To danske
N22'ere i
frisk vejr,
"Jasda" og
"Vupti"
begge bygget i
1926*



Mälar 30'eren "Carita", da den deltog i DFÆL-Træfi i Assens 2008

De kontrollerede stoppenåle – Mälarkrydserne

Selvom de smukke Mälarkryssare ligner skærgårdskrydserne meget, så afviger de markant fra disse alene ved at de er entypebåde, d.v.s. at alle mål er nøje fastsatte, så bådene er helt ens i dimensioner, vægt og sejlenes mål.

Oprindeligt er de to klasser nærmest at betragte som "fastfrysninger" af udviklingen blandt skærgårdskrydserne, idet bådtypen Mälar 22 er konstrueret i 1929 af Gustav Estlander som en kopi af hans B-22 skærgårdskrydser "Gusco".

Mälar 30 er konstrueret i 1933 af Estlanders tidligere ansatte Lage Eklund med slående ligheder med Estlanders linier fra de sidste 30'ere inden han døde i 1930. Hvor tæt Mälar 30 ligger på skærgårdskrydserne, kan ses af, at en enkelt har ladet sig registrere og deltager blandt de "rigtige" 30 m² skærgårdskrydsere – og placerer sig fint i kapsejladserne. Senere hen er der bla. kommet Mälar 25 til som klasse.

Vandvognen på de store have



"Tre Sang" ved Classic Week i Kiel 2010

Gennem årene har der eksisteret en udbredt misforståelse om at skærgårdskrydsere med deres langsmalle skrog og lave displacement kun klarer sig godt i beskyttede farvande. Men allerede ved olympiaden i 1920 viste skærgårdskrydserne at de sejlede hurtigere end meterbådene og gennemførte ubesværet i ret hårde vejrforhold i den engelske kanal.

I 1945 købte den engelske sejler H. G. Hasler en berømt 30 m² skærgårdskrydser, "Tre Sang", bygget i Sverige i 1934 og konstrueret af Harry Becker, som jo om nogen har været kendt for de lange modeller.

Med den vandt Hasler gennem årene en lang række havkapsejladser – ikke mindst i rigtigt hårdt vejr – og bankede dermed en kæmpe stoppenål gennem påstan-
dene om skærgårdskrydsernes ringe sødygtighed.

"Tre Sang" blev i 1998 fundet i Wales i en ussel tilstand af tyskeren Rolf Kohlbach og gjort fuldstændig i stand – og sejler i dag på smukkeste vis i Tyskland.

Skærgårdskrydsere i Tyskland

Der er stor skærgårdskrydseraktivitet i Tyskland, både ved nordkysten og på Bodensøen, men det må jo også nævnes at man alene i Freundeskreis Klassische Yachten's register finder 163 "schärenkreuzere". Langt de fleste medlemsbåde er tyskbyggede, undtagen blandt 22'erne, men der er kommet en del svenske både til gennem årene.

I juli holdt man som omtalt i DFÆL-Bladet nr. 108 et åbent skærgårdskrydsertræf i Lemkenhafen, "Schlank & Rank", hvor 17 klassiske skærgårdskrydsere var tilmeldt sammen med en hel del andre lange og smalle fartøjer. Vejret var skrækkeligt, men man ser frem til en endnu højere deltagelse i 2013.

På Bodensøen deltager også en hel del østrigske og schweiziske skærgårdskrydsere, der er alene registreret 39 stks 30'ere fra disse to lande. Se mere om disse på den internationale 30 m² – forening på <http://www.30sk.com>.



Skerry Cruisers

Også i USA har en del aktive "Skerry Cruiser"-sejlere samlet sig i foreningen "Square Skerry Yachts" – man kan muntre sig med at kigge ind på hjemmesiden <http://www.squareskerryyachts.net>, hvor der er registreret 142 30'ere og et ukendt antal 22'ere.



Anvendt litteratur:

Alla våra skärgårdskryssare, Per Thelander, 1991
100 år under segel, svensk segling 1905-2005,
Svenska Seglarförbundet, 2004
Hvide Sejl, Einar Olufsen, 1964
Nordens Båtar, Bind I, Otto Lybeck, 1939
Danske Lystbåde, Jan Ebert, 1986
Svenska Skärgårdskryssare Förbundets hjemmeside:
<http://www.sskf.se>



Anbefalet litteratur, som jeg dog ikke har kunnet anvende, idet de danske biblioteker ikke har den: Jubileumsboken "The World of Square Metres" - om skärgårdskryssarens udvikling från 1908-2008. Den kan bestilles gennem Svenska Skärgårdskryssare Förbundet fra deres hjemmeside – koster 400 SKR

En skønhed på Københavns Yacht- og Motorbådsværft

På baggrund af vedholdende rygter om en lang slæde på værftet ude på det yderste af Stubben ved Nordhavnen, kontaktede jeg Københavns Yacht og Motorbådsværft – og ganske rigtigt, her har 95 m² skærgårdskrydseren "Gain" haft til huse gennem en årrække. Båden er over 16 meter lang og 2,8 meter bred og er tegnet af August Plym, bygget på hans eget værft Neglingevarvet, Stockholms Båtbyggeri i 1916.

Af Stig Ekblom

Værftsejer Morten inviterede mig til at komme og kigge – og det var ikke en mulighed, jeg havde lyst til at lade gå fra mig. Gåturen fra Nordhavnen Station ud til Fiskerihavnen er lang, men viste sig virkelig interessant og værd at tage. Nu er det også en ære at komme sådan et sted, værftet har jo ældgamle rødder. Herfra er mangt et stolt fartøj sejlet ud, f.eks. en række af de meste vindende 6-metere igennem 1920'erne og -30'erne. Værftet brændte i 1936 sammen med en del prægtige fartøjer – blandt andre kongens 10-meter "Rita V", men det blev genopbygget og har leveret og repareret mange både siden.

I den lavloftede sidehal kunne jeg nu beundre denne skønhed, som efter 5 års restaurering gerne skulle være klar til søsætning nu til sommer. Værftet har stået for reparationer på skroget, mens ejeren, som er udlandsdansker, selv arbejder på restaureringen af den demonterede aptering, som er helt original.

Her har været tale om den sædvanlige historie. Det meget smukke skib blev købt i Norge og sejlet hjem til København, hvor man sejlede en sommer. Men ved førstkommande forårsklargøring var der noget trevleri ved røstjernene, så båden kom lige over til Morten på værftet for at blive ordnet for denne bagatel. Men det viste sig at være ret omfattende, og der åbenbarede hurtigt mange flere problemer, da der først blev gået grundigere efter. Der var f.eks. blevet lagt et tyndt lag frisk træ uden på det dårlige træ i køltræ og stævne.

Forstævnen var i fyr med stålskiner foroven og forenden, boltet sammen med et utal af bolte – sådan var den lavet originalt – men træet bladrede fuldstændig op og faldt fra hinanden da Morten skar lidt i det.

Hele køltræet og 8 meter stævn måtte skiftes – samt rorstævnen. Dækket viste sig at være råddent i kanterne, cockpitkarmene ligeså. Der blev lagt nyt dæk i oregonpine på, nye cockpitkarme, og lagt et lag 3 mm mahogny-



"Gain" ansås som den mest vellykkede 95'er fra Plyms hånd, og var med den berømte sejler John "Glas-Calle" Carlsson ved roret altvindende gennem årene indtil 1918, hvor den nye Salander-tegnede "Gerdny" kom til og gav "Gain" kam til håret de kommende år.

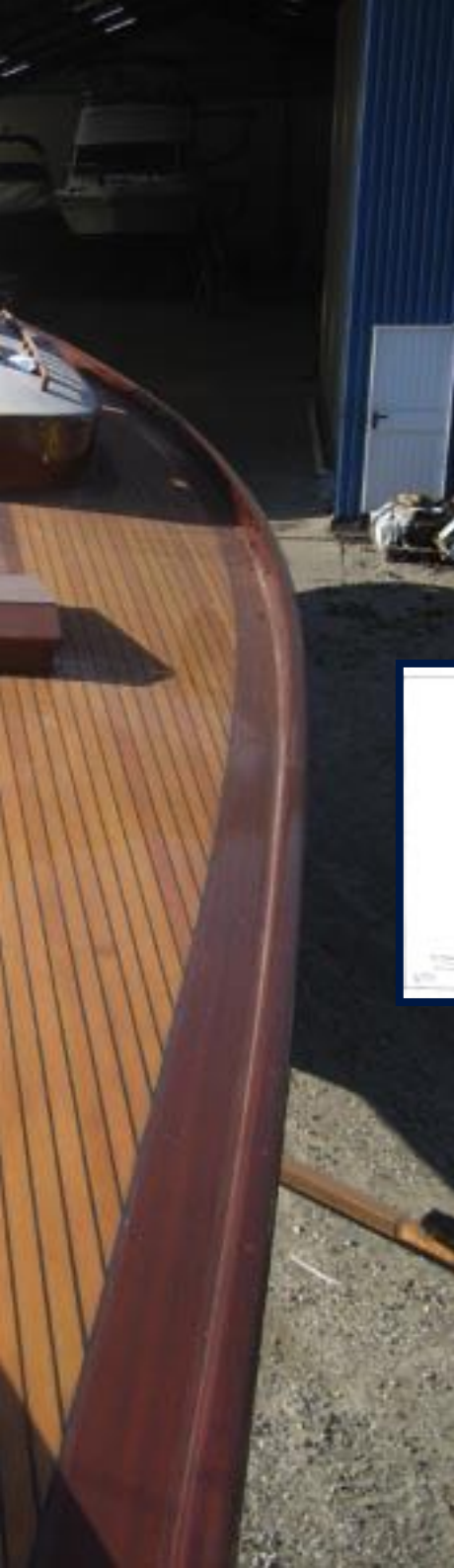


Som "Gain" så ud ved Sandhamsveckan 1916 – her dystende med sin forgænger "Inga-Lill", også af Plyms hånd, og som i 1914 var den første skærgårdskrydser med krumbygget marconimast. Begge var meget tidligt på den i overgangen fra gaffel- til bermudarig, men som det ses, endnu med det lave og meget brede sejlplan, der prægede de første både med den nye rigtype.

finer uden på rufsiderne, så de patinerede indersider fra 1916 kunne blive bevarede. Det ser naturligvis aldeles vidunderligt ud. Som gave fra værftet til ejeren er såvel forluge som agterluge med karme blevet udskiftet – to



"Gain"s imponerende fordæk, fotograferet da hun efter losningen af de store opgaver blev flyttet fra den store værftshal over i sidehallen.

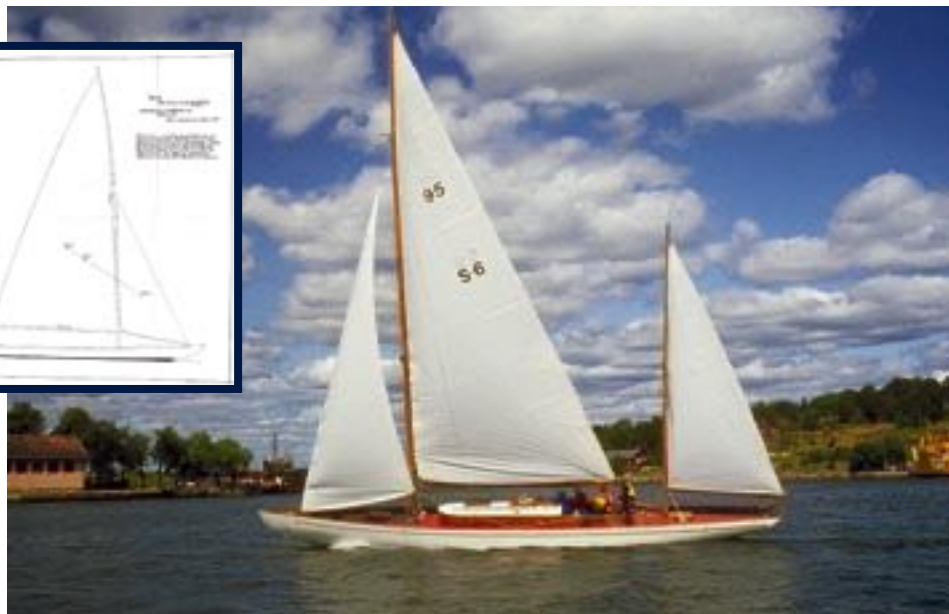


lær-



Det oprindelige problem ved rustjernene løstes med indskarrede stykker af bord – der hvor de gamle rustjern sammen med det nedsivende vand havde forårsaget råd i klædningen.

Nyt koltræ, ny forstævn og rorstævn, nye bjørne og bundstokke og nye stålbundstokke og en del svøb. Det er da vist godt at der findes værfter, der kan endnu...



”Gain”, som hun så ud, da hun færdedes i de nordligere farvande, hvor den nuværende ejer købte hende. Det er endnu uvist om yawl-riggen skal bevares. Morten har ventet med at gennembryde oregon-dækket, før ejeren har besluttet sig endeligt. Det ville da også klæde dette smukke fartøj med en kutterrig, ikke sandt?

Indsat i foto: På sjöhistoriska muséet i Stockholm kan man hente Plyms originale rigtegning, hvis det skulle have interesse ved en mulig ændring af riggen.



Værftsejer Morten Sørensen på det kæmpestore nylagte agterdæk i 6 meter lange oregonlister. Dækket er lakeret med coelan – og Morten fortæller at det voldt store besværligheder at lakere med coelan'en. Til sidst valgte man at hælde det på og fordele det med pensel, men nu ser det også rigtigt flot ud.



Foran værftet står 8-meteren "Unda", der trænger til en gennemgribende restaurering – der er noget råd i de forreste underste bord og bundstokke, så den har ikke været ude og sejle nogle år – projektet står vist lidt i stampe...

linge har nemlig gennem årene lavet dem som svendeprover og derved bidraget til det utroligt smukke resultat.

Når man nu var i gang, blev alle de rustne stålbundstokke udskiftet, og klædnin-gen repareret, hvor det var nødvendigt. Desuden er hele skroget blevet nåddelimet.

Nu står båden altså hel og flot igen og i fineste form. Problemet er vist bare, hvor den kan komme til at få havneplads til sommer – men enhver havn må da være stolt af at huse sådan en skønhed?



Værftsejer Morten viser sit righoldige trælager. Han falder over et større parti mahogny og eg – beregnet til bygningen af en 40 fods båd, som aldrig blev bygget. Fornemt og vellagret træ, der kan finde anvendelse i nye restaureringer af vore sejlende kulturskatte

Sydfynsk elegance

Ved Svendborg Classic 2010 deltog en smuk skærgårdskrydser under dansk flag, gennemboerende Lumskebugtens småbølger med sin lange sylespidse stævn.

Hermed har vi fået endnu en skærgårdskrydser, en 30 m², til de danske farvande. Båden er tegnet af Tore Holm og amatørbygget i 1922. Sommerens sejlads afslørede seriøse svagheder i bådens tilstand, ikke mindst ved de gamle stålpanter. Den nye ejer Jakob Jørgensen har skilt den ad og er gået i gang med en omfattende restaurering, så den har ikke været i vandet i 2011.

Jakob har skrevet nogle ord om "Pyrola" og hans vej til den:

Jeg er jo en forholdsvis uerfaren sejler, Pyrola er vores første båd.



Dagen før afrejse fra Stockholm

I de sidste dage af oktober 2009 tog jeg en tur til Stockholm for at kigge på en 30 kvm skærgårdskrydser, jeg havde fundet på den svenske side "träbåtsakuten", en båd bygget i 1922 efter tegninger af Tore Holm. Det var



Endelig hjemme. Let brise, Ullas første tur, og Bjørno i Baggrunden.



Båden klar til søsætning lidt nord for Stockholm

en tobakshandler fra Västerås, der i sin fritid byggede den sammen med en skibsbygger.

Mit første møde med den foregik en temmelig kølig dag, hvor ejeren skulle fragte den til hjemhavnen og have den lagt op for vinteren.

Fascineret af de smukke linjer og forført af drømmen om sejlture i evigt solskin mellem skærgårdsclipperne, slog jeg til, og var nu ejer af en behændigt samlet bunke træ fra 20'ernes svenske skove.

Efter en lang vinters venten drog jeg sammen med to erfarne sejlere, til Viggbyholm for at nødtørftigt klargøre båden og sejle den ned langs den svenske østkyst til dens nye hjemhavn i Fåborg.

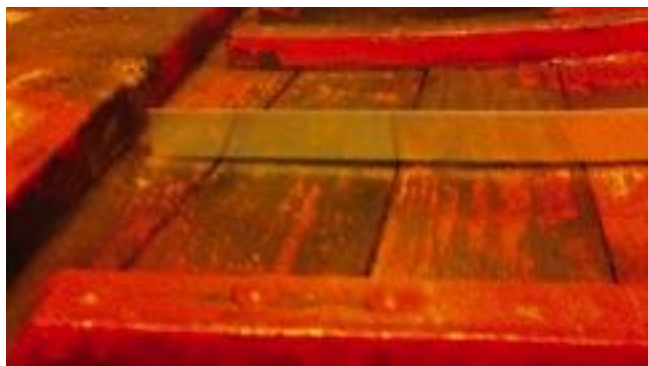


Det er en våd lang slæde :-) Svendborg havn. August 2010

Det har været en udfordrende og fantastisk tur mange store oplevelser og skuffelser, men alt i alt det hele værd. Jeg er stadig vild med båden og trods dens åbenlyse mangler, glæder jeg mig hver gang jeg kigger på den.



Pyrola har fået dækket af – et nyt smukt i oregon skal lægges, og derved har Jakob kunne komme til at skifte de 5 rustne stålspanter i agterskibet frem til roret.



Et af de nye blanke stålspanter, der er blevet sat i hækken. Jakob har tænkt sig at gøre agterspejlet rundere igen, det er tydeligvis blevet modificeret på det i en dårligt udført reparation for en årrække siden.



Morgenmad fra det store køkken, På billedet Finn i rød Jakke (Kaptajn) og Jakob (Ejer)



Der skal mange nye propper i ved de nye svøb og stålspanter. Og der er mange flere at tage fat på...

Pyrola

Pyrola er ca. 40 fod lang og ca. 2 m på det bredeste sted Dybgangen er 160 cm (under krigen solgte man ofte blyet fra kølen, så "Pyrola har fået jernkøl og dermed ca. 10 cm. større dybgang)

Displacement ca 2 ton

Masten er 12,5 m (den blev forlænget til sin nuværende længde i 70'erne)

Navnet Pyrola fortæller sig i tiden. Hvis man slår det op på nettet er den mest almindelige forklaring, at det er navnet på en blomst af lyngfamilien (og brugt som kvindenavn i Sverige (red.))

Hvor blev vejrmeldingen af ?

Hvor i alverden blev mon vejrmeldingen af?, spurgte Gorm og Iris Boa dem selv, da de under ophold på Anholt indstillede radioen på langbølge.

I sommer valgte Danmarks Radio at flytte den for sejlere så nødvendige vejrudsigt fra mellembølge til langbølge.

Denne flytning til langbølge, som faktisk har huset vejrmeldingen tidligere, var imødeset med forventning, og er et fremskridt, hvad dækning angår: mellembølge



kan i visse områder være svær at opsnappe, mens langbølge dækker over hele landet og endda helt ned i Midt- og Sydeuropa med én enkelt sender, der er placeret i Kalundborg.

Desværre var meddelelsen om flytningen vist ikke nået helt ud til alle sejlere, så nogle blev lidt skuffede, da de i juli måned forgæves skruede op for mellembølge, mens båden lå pakket og ferieklar(!)

Hvad værre var, og nu kommer så den lille opgave til jer læsere: ind imellem blev der end ikke sendt vejrmelding på langbølgekanalen.

Blandt andre Gorm Boa, vores layout'er her på DFÆL-bladet, var som sagt udsat for dette, og valgte at indgive klage til radioen, da det var hændt flere gange.

Vi skal bede alle, der også har oplevet udfald i vejrmeldingen om at gennemlæse deres logbøger fra i sommer og indgive klage til DR med datos nævnelse for udfaldene, og også gerne klokkeslet.

Det er bedst med så mange henvendelser som muligt.

Det kan ikke passe, at noget så vigtigt som vejrmelding for søfarende ikke er på plads. Det kan i sidste ende og yderste konsekvens føre til lidt for dristige sejlads, hvis ikke man har mulighed for at orientere sig om farvandsudsigter, 5-døgnspregner og, ikke at forglemme, de nyttige observationer, der gør det muligt at få et overblik over, hvor fremskredent til eksempel et lavtryk måtte være.

Vejrmeldinger skal findes på langbølge 243 KHz klokken 05.45, 08.45, 11.45 og 17.45.

Eva N.K

Den kom bare ikke. Mange gange undervejs på sommerturen måtte vi lytte forgæves efter vejrmeldingen. Der var varslet kulig i 5-døgnspregneren, men både søndag kl. 17.45 og mandag kl. 05.45 udeblev vejrmeldingen. Gorm Boa ser ud til at savne den.



Højt at flyve – dybt at falde. Heldigvis endte det godt

Gør nu stigen godt fast!

Lidt stof til eftertanke - med sejlerhilsen fra Arne Sylvester, "Sylvig"

Søndagen var forholdsvis mild. Der var gråt på gråt som november plejer. Om eftermiddagen tog jeg ned for at ordne det sidste inden hun skulle på land, mandag kl 0900.

Pludselig brød solen igennem. Jeg lod fortøjningerne gå. Tog dem ombord og vendte skiltet "116" så det blev grønt. Stille sejlede vi ud af havnen. Havet var spejlblankt. Jeg nød motorens summen, og lod hende passe sejladsen, mens jeg sad ude på dækket med en pilsner. Og sådan var det med vemod, jeg vendte skuden og sejlede tilbage til inderhavnen ved ShipShape. Jeg lagde til ved arbejdsbroen og tømte alt hvad jeg skulle ud på broen (det aller sidste).

Mandagen var kold og grå – kl. var 0800 da jeg startede motoren. Kranfolkene var ved at gøre klar til den første båd. Da hun hang i stropperne, bakkede jeg ind ved traveliften.

Nok lidt nervøs for hvordan den tunge dame kunne løftes med master og rig. Det gik fantastisk. Let og uden problemer løftede "Peter" med remotecontrollen på maven, Sylvig svævede, og stille og roligt blev hun sat på et solidt stativ. Meget professionelt. Så kom "spulemanden" og rensede bunden. Der var næsten ingen ru'er eller snask. Herefter kom vognen kørende. Uden mand - helt alene. Det viste sig, at der stod en mand med remotecontrol på maven et stykke borte. Vognen løftede stativ og Sylvig og begyndte at køre hen på pladsen, hvor hun nu skal stå i vinter. Hvor var det let og elegant. Bådene bliver bare pakket temmelig tæt. Men det går nu nok.

Så var det om at få de tunge pressenninger ombord. Jeg havde fået en for lille stige med. Men den gik næsten op til lønningen. Jeg entrede stigen og tænkte, at jeg lige så godt kunne løfte en af presenningerne med op – på skulderen. Det skulle jeg aldrig have gjort. Da jeg næsten var oppe, væltede jeg og stigen sidelæns ned. Det gjorde ondt, men jeg konstaterede hurtigt at intet var brækket, blot hudafskrabning på højre hånd og ondt som bare det i ryggen. Der kom straks en af de andre gråskæggede, aldrende mænd og spurgte til mit velbefindende. Da han havde forviset sig om at jeg stadig levede, fortalte han en dramatisk, skræmmende historie om hans makker, der også var faldet, men havde slået hovede og fået kraniebrud – blodet flød. Nå – jeg skulle jo videre. Op med stigen, Men det klodsede fortsatte. Jeg havde sat en spilerstage op ved siden af stigen, så da jeg kommer op på båden, vælter stagen og tager stigen med i faldet. Nu stod jeg dér og kunne ikke komme ned. Der gik temmelig lang tid før jeg kunne præje en mand til at sætte stigen op igen. Nu blev stigen fastgjort med solidt tovværk til båden som jeg altid gør, men det var jo den første "opstigning" der gik galt.

Så lykkedes det at få lukket båden med de blå pressenninger, og jeg kom ned – og hjem. Hun står godt på pladsen. Men i dag går jeg helt foroverbøjet "som en gammel mand*").

*) et udtryk min svoger på 76 år gav til sin unge læge. Svaret var skraldgrin.

Hvordan finder jeg historien om min båd

Alle der har en gammel båd er interesseret i dens historie; så har du en gammel kendt båd er det ikke noget problem, men er din båd ukendt, er det straks sværere.

Af Ove Juhl

I DFÆL får vi en del henvendelser fra ejere og andre, der vil vide mere om en båd, her prøver vi at hjælpe, så godt vi nu kan .

Det er ikke en forudsætning at være medlem af DFÆL for at få hjælp.

En større research kan vi ikke hjælpe med, men vi har nogle forslag til, hvordan man kan gribe sagen an.

Først lidt om de steder, det er muligt at finde oplysninger om båden:

DFÆL Registre og Arkiv

Alle både hvis ejer er eller har været medlem af DFÆL er i registret.

Bådene bliver stående i registret, selv om de bliver hugget op eller solgt til udlandet.

Bådene har et nummer, der følger båden.

De første år var det båden, der var medlem og bådens nummer var også ejerens medlemsnummer. Senere overgik medlemskabet til ejeren; ejeren fik samme medlemsnummer som båden. Nu følges medlemsnummer og bådnummer ikke ad.

I en periode har der været et genbrug af bådnumre - derfor kan enkelte både også være faldet ud af registret. En del af registret er lagt på internettet.

Har medlemmerne indsendt materiale om båden, bliver det opbevaret i DFÆLs arkiv.

Der er kopier af alle målebrev på klassespidsgattere og Nordiske Krydsere, samt en del klasseregler.

Der er ca. 800 både i registret.

Oplysninger fra registret kan fås ved henvendelse til Ove Juhl

DMFL (Danmarks Museum for Lystsejlsads)

Har målebrev der er udstedt på klassebåde fra ca. 1920 og op til ca. 1960.

Museet har en stor samling af litteratur og fotos.

Følgende kan spørges om oplysninger her?

Henrik Effersøe: Klassespidsgattere og Spidsgattere.

Ove Juhl: Nordisk Krydser

Lokale aviser

Er båden bygget i provinsen, og er byggeåret kendt, kan man prøve de lokale aviser.

Er båden bygget i en større by, er denne metode lidt sværere.

Sejlerblade

Især klassebåde kan findes her. Kapsejlsadsresultater kan også værre en guldgrube.

Alle danske kommunebibliotek kan tage sejlerbladene hjem, her kan nævnes:

Sejl og Motor, Sejlerbladet, Viking, Sejlsport

Bøger:

Hvide Sejl: Mest om klassebåde

Til Søs Tillæg: Dansk Sejlunions Fartøjsregister 1962

Kendingsbog for danske Lystfartøjer 1937:

Denne bog er fantastisk og nok det mest komplette registre, der er lavet over danske både.

Bådene er opstillet efter bådnavn, så har du bådens navn fra 1937 er den et must.

Bogen ligger nu i DFÆLs database, under Artikelbasen på DFÆLs hjemmeside.

Bogen er udarbejdet af Albert Larsen, Ærøskøbing.



Bådens historie er en del af glæden ved træbåden

Bådens papirer

Bilbrev (Bygningsattest)

Bilbrev blev udstedes af bådebyggeren når båden var færdigbygget, det er bådens dåbsattest.

Dansk Målebrev?

Dansk Nationalitetsbevis

Få at få et Nationalitetsbevis skulle man have et Bilbrev eller på anden måde have et dokument på båden. (toldpapirer hvis båden er bygget i udlandet)

Ejeren skulle også være dansk statsborger for at få Nationalitetsbevis.

Nationalitetsbevis gjaldt kun for den ejer, der har begæret det og skulle derfor tilbageleveres ved salg af båden.

Båden var så opført i Fartøjsfortegnelsen.

Heri er bådenes hovedmål opført og oplysning om at fartøjet er opført i fartøjsfortegnelsen.

Kopi eller notat om Nationalitetsbeviset findes på landsarkiverne, men de har ikke kapacitet til at give oplysninger om dem, så du må selv komme og læse dem.

Både under 4 tons brutto behøver ikke være opført i Fartøjsfortegnelsen, men kunne så ikke opnå retten til at føre Yacht flag.

Efter 1957 er lystfartøjer under 20 brutto tons ikke optages i Fartøjsfortegnelsen.

Dansk lystfartøjs-certifikat

For at få Lystfartøjs-certifikat skal båden være opført i fartøjsfortegnelsen og have Dansk Nationalitetsbevis.

Lystfartøjs-certifikatet giver ret til at føre yachtflag og gælder kun for den ejer, der har begæret det og skal derfor tilbageleveres ved salg af båden.

Kopi eller notat om certifikatet findes på landsarkiverne, men de har ikke kapacitet til at give oplysninger om dem.

Båden skulle også holdes i en passende stand, ellers kunne Lystfartøjs-certifikatet inddrages.

Da indregistrering af lystfartøjer afskaffes i 1957, ændres bestemmelsen af 1865 om yachtflag til, at alle lystfartøjer kan føre dette flag

Kapsejladsmålebreve

Klassebeviser opbevares på Dansk Museum For Lystsejladss

NL og Scadicap målebreve blev udstedt af den lokale sejlklub, og er stort set kun bevaret af ejerne.

DH målebreve er udstedt af Dansk Sejlunion og oplysningerne kan ses på internettet.

Tilsynsbog

Tilsynsbogen var udstedt af skibstilsynet og fulgte båden. Bogen blev brugt ved tilsyn og ejeren noterede. Ejer- og navneskift er også noteret i bogen.

Ejeren skulle – og har også ofte indført udskiftninger og fornyelser i bogen.

Uddrag af Sejlsport nr. 26 April 1928 - om Registrering af fartøjer. (150KB)

Har været til at få fra Statens Arkiver på nedenstående adresse, men er ikke lige tilgængelig nu. Men måske kan den bruges senere eller til at spørge dem ud fra:

<http://www.sa.dk/ra/brugearkivet/RAsaml/efter1848/sofart/B1494.htm>

Medlemsnyt

Kalenderen 2010 -2011

I 2012 holder DFÆL sin generalforsamling
11. marts kl. 1330 i Sejklubben Frem i
Svanemøllehavnen

Kl. 12 er der mulighed for spisning, tilmelding kommer
senere.

En ny og spændende begivenhed på generalforsamlingen bliver nomineringen af vinderne af konkurrencen "Det særlige ved at sejle træbåd", som du kan læse om på side 10 i bladet.

Bestyrelsen vil forelægge et forslag til nye vedtægter efter en gennemgribende gennemgang af de eksisterende. Forslaget vil blive udsendt pr. post sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen.

Der er altså nok af grunde til at sætte et stort X i kalenderen !

Nye medlemmer

Mai, Spidsgatter

Erik Vikær
Skovstræde 23
4773 Stensved

Jeni, Spidsgatter Ketch

Anne og Torben Løvenstein
Hvidtjørnevej 1
4600 Køge

La Mer, Kings Cruiser

Susanne Stormer
Landemærket 3, 4.th.
1109 København K

Sabrina-H, Havkrydser

Jørgen Ploug
Forteledet 21
8240 Aarhus

Heto, Springer Spidsgatter

Morten Elmbo
Brøndholmsvej 1
2980 kokkedal

Ny båd

Samoa, Havkrydser

Michael Corydon-Mouridsen
Aakjærvej 62, Grønning
7870 Roslev

Lille Laura, 22m² Spidsgatter

Asger Hachmann
Rolighedsvej 6
4200 Slagelse



Kalenderen

Lørdag d. 28. januar kl. 1300 Åbne både, Fyn

Søndag d. 5. februar 2012 kl. 1400 Roskilde Åbent værksted

Lørdag d. 18. februar kl. 1400 Rungsted havn Åben båd

Søndag d. 11. marts kl. 1330 I Sejlklubben Frem Generalforsamling

Lørdag d. 17 marts 1400 Svendborg Åben båd

Søndag d. 15. april 2012 kl. 1400 Sundby Sejlforening Åbne Både

Søndag, den 22. april 2012 Tåsinge Jubilæum Folkebåd



Generalforsamlingen holdes i Sejlklubben Frem i Svanemølle-havnen

Nyt fra DFÆL

Nu er vinterens program ved at være på plads, så sæt krydser i kalenderen, og følg med på hjemmesiden for ændringer: www.defaele.dk

Åbne både, Fyn

Lørdag d. 28. januar kl. 1300

Kamma, Louise og Wahlen Her er mulighed for at besigtige Sundbådene Wahlen og Kamma (DFÆL plakette 2006) samt motorbåden Louise, der efter renovering står for at søsættes i det kommende forår. Hovedvejen 66-68, 5771 Stenstrup (Kør af motorvejen ved Kirkeby og mod N ad den gamle A9)

Søndag d. 5. februar, kl. 1400 Roskilde Vikingeskibsmuseets værksteder

Maritim håndværkschef Søren Nielsen viser rundt på værkstederne og fortæller om projekter og metoder. Tag selv kage med, vi laver kaffen og theen. Mødested: Museumsøen, Vikingeskibsmuseet

Åben båd, Rungsted

Lørdag d. 18. februar kl. 1400 Rungsted havn

Peter Gottlieb, 45m² Hansenspidsgatter Hlyna og Ole Toft, 45m² Vind-Hansenkutter Sølv står på forblæst havneplads med en stribe andre træbåde ud til sydbassinnet i Rungsted. Vi vil holde åben båd lørdag eftermiddag ca. 14-16 og byde på en kop kaffe og et par skipperskrøner i søspejdernes hus ved siden af.

Mødested: Pladsen ved slæbestedet ved sydbassinnet – tæt ved havnekontoret og søspejdernes hus.

*Med venlig hilsen
Peter og Ole*

Åben båd, Svendborg

Lørdag d. 17 marts 1400

Kragejolle Ellida (DFÆL plaketter 2006 og 2011) optræder med ny stævn. Vi får her mulighed for at se de afsluttende øvelser.

Adresse: Kyseborgstræde, 5700 Svendborg

Åbne både, Sundby Sejlforening

Søndag d. 15. april 2012 kl. 14-17

Sejlkutteren »Maj« og springeren »Passat« byder velkommen til åbne både Sundby Sejlforening Amager Strandvej København

DFÆLs Artikelbase – en guldgrube i vækst

Stig Ekblom

Vi er i redaktionen ikke sikre på, at alle læsere af DFÆL-Bladet er helt klar over hvor meget guld, der egentlig er at finde i artikelbasen på DFÆLs hjemmeside.

Formålet med at oprette den var at skabe en vidensbank, som alle ville kunne bruge af, og vi synes den er godt på vej.

Der henvises både til artikler fra DFÆL-Bladet og til andre oplysninger, som medlemmer eller andre træbådsinteresserede har stillet til rådighed for offentligheden.

Som det er nu, må det vel siges, at man allerede kan komme langt omkring, hvis man tilbringer lidt tid med at følge sporene i Artikelbasen.

I ”Tips, råd og vedligeholdelse” kan du finde viden om installation af elmotor, reparationer af skarringer, udskiftning af stålspanter og kølbolte – og brug af epoxy.

Her kan du også læse Simon Bordal Hansens grundige beskrivelser af hans omgang med linolieprodukter – både dem, han selv har fremstillet og anvendt, og dem der findes i handelen. Et nærmest arkæologisk arbejde, hvor gamle fortrængte metoder opdages og afdækkes – og viser deres store anvendelighed og effektivitet.

Samme Simon B. har skrevet om flere bådklasser, feks. SSA og Mälar-bådene – og også anmeldt en bog om den berømte konstruktør E.C. Benzon.

Mange spændende beretninger og historier

Du kan muntre dig med enkelte bådes historier – her er det særlig artikler fra DFÆL-Bladet eller beretninger, der ligger i DFÆLs bådregister. Læs feks. den rørende historie om de stærke familiemæssige bånd, der knytter ejeren Bent Okholm til sin smukke 45 m² spidsgatter ”Neptun” – eller Lisbeths fortælling om mødet med hendes første båd, Helsingørjollen ”Vuska”.

Alene bådfortællingerne kan give underholdning til mange vinteraftner. Skulle du blive inspireret til selv at fortælle om din egen båd og dit forhold til den, så er spalterne i DFÆL-Bladet åbne for det – eller Bådregisteret, og så kommer der også et link til det i Artikelbasen.

Under ”Beretninger” kan man læse den dramatiske beskrivelse af en fantastisk tur med 30 m² spidsgatteren ”Heady” gennem Loch Ness til Færøerne i 1968 – og mere moderne beretninger om sejlture, måske bragt i forkortet form i DFÆL-Bladet, kan her nydes i deres fulde pragt.

Du kan måske finde din egen båd i den indscannede ”Kendingsbog for Lystfartøjer 1937” – synge med på forskellige DFÆL-sange, opdage mere om flagning og sejlnumre, hvad en båd kostede at have i 1952, se en oversigt over bøger for træbådssejlere – der er nok at tage fat på og meget mere af slagsen.

Skulle du selv have fremstillet dejlige og lærerige beretninger om dette og hint – eller kender til at sådanne findes andetsteds – er du meget mere end velkommen til at sende det til DFÆL-Bladets redaktør. Så kan vi bruge det i DFÆL-Bladet eller sætte det ind i registeret med en henvisning til det i Artikelbasen.

Vi kan alle være med til at gøre hjemmesiden og DFÆL-Bladet endnu mere brugbar og fornøjelig, såvel til gavn for DFÆL-medlemmer som for andre træbådsinteresserede, så kom glad med mere stof. Men i første omgang:

God fornøjelse med læsningen, og husk for resten at du også kan læse gamle numre af DFÆL-Bladet på DFÆLs hjemmeside under ”Blade

Hold fingrene bløde og skruen ren

Efter en lang og god sejltur i den ellers så udskældte sommer oplevede vi, at bunden var meget voldsomt begroet. Mere end tre centimeter rurer og små muslinger havde sat sig fast, og nedstte farten betydeligt.

Med de sædvanlige omdrejninger på motoren sejlede Nirvana ca. halvanden knob langsommere, end den plejer.

Vi tænkte, at skuen var begroet. Det har vi oplevet før.

Men det var uudelukkende bunden, der havde taget imod. Skruen var næsten helt blank, som da båden gik i vandet.

Bunden er blevet smurt med Hempels Basic, som den plejer. Den har tilsyneladende slet ikke virket i år.

Vi havde det meste af Limfjordens muslingebanker med hjem. Vi bliver forhåbenlig ikke stævnet for tyveri!

Men skruen havde fået kopattesalve

Efter et rigtig godt råd i foråret blev skruen fedtet ind i Kopattesalve – den billige fra Aldi.

Skal vi måske fedte hele bunden ind i dette?

Gorm Boa



HVAD ER DIN FARVE?
Nyt fra Epifanes:
Vores kendte polyurethane maling kan nu laves i 450 specielle marine farver.
Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.
Epifanes polyurethane maling er som altid nem og simpel at arbejde med.
Giver en ubeskrivelig hård og spejlglat højglans overflade som vil skille i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning
TDS primer 305440
denn fugemasse, limes i
kort, hård og glat.

Limning
TDS serie af monterings- og
samlingsprodukter, for fleksibel
limning af træ, metal og andre
materialer.

Rengøring
TDS serie af rengørings- og
vedligeholdelsesprodukter.
Glatte overflader og beskytte
mod alskene forurening.

Vedligehold
TDS serie af vedligeholdelses-
produkter, der sikrer en
lang levetid af alle
overflader, selv i ekstremt
kravende miljøer.



Professional epoxy til bådfolk!



Det mest alsidige epoxy system.
Bruges overalt
Luft, Land & Vand.

Kontakt: HF Industri & Marine, Løgstørvej 5, 1706 Løgstør, Tlf: 87201115, www.hfmarine.dk

HF Industri & Marine

BACARDI – Rummer yawl



Længde 10,75 m,
bredde 2,95 m,
dybgang 1,55 m,
displacement 7 t.

BACARDI er tegnet af den engelske konstruktør C. Holman og bygget hos Upham i Brixham 1960. BACARDI er en smuk, harmonisk, velbygget yawl og en god havsejler.

Klædningen er i 1" teak, og overbygningen er i teak. I 1998 blev kølboltene skiftet til rustfrit stål og et nyt mastespor ilagt på Walsted Bådeværft. Motor: Sole' diesel (Mitsubishi), ferskvandskølet, 26 HK (1996). Sejl: Storsejl og mesan (1995), Furlex rullesystem og genoa (2000) og diverse ældre sejl. Udstyr generelt: GPS- Garmin 152 (2009), CQR anker 35 lb + kæde, Bruce anker 20 lb. + ankertov, VHF (SP), ekkolod, Sestral kompas, Simpson and Lowrance ratstyring, Zodiac 4 mands redningsflåde (2008), Sprayhood (2009), Reflex varmeovn, Plastimo Atlantic ovn (gas), Rutland 504 vindgenerator (2009). Fuldt udstyret pantry til 4 personer. Separat toilet med holdingtank. Køjepladser: 4 og evt. 1 køje i forrummet. Detaljeret udstyrsliste og fotos tilsendes via mail til interesserede købere.
Pris: kr. 280 000

Henvendelse: Jens Aage Jensen (0045) 62217546
Mail: jaaj10@gmail.com

26m² klassespidsgatter sælges S26 D9



Tegnet af Georg Berg
Bygget hos F. J. Torsell, Odense 1939
Kalmarfyr på eg

Længde 6,66 m.
Bredde 2,22 m.
Kølvægt 1,050 T.

Båden har stået på land i mange år, men er absolut værd at restaurere.
Er holdt vedlige med linolie og trætjære og er i sund i alt træværk.
En mindre reparation ved nederste rorbeslag er nødvendig.
Båden fremstår originalt, med alt rig og sejl.
Indenbords Albin motor og vinterstativ medfølger.
Medlem i »Dansk Foreningen for Ældre Lystfartøjer«
og opført i »Det Danske Klassespidsgatterregister«.
Kan afhentes for 5000,- kr.

Søren Møller, Banevænget 12, 5932 Humble DK
Telefon: 2871 8180
Mail: nordenbro@gmail.com

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 sejlad under sejlpres. Klædning er 1'' blank mahogny på lamineret egespant, alle skruer og bolte er bronze eller 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 akkumulatorer 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, Selvstyrer-Autohelm. Dobbelt log og (defekte) vindinstrumenter (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

Ålborgjoller til salg

Velkendte ålborgjoller tegnet af Aage Utzon i år 1929 sælges.

Vi sælger to af vores fem ålborgjoller i søspejderforretningen Fribytterne Sø.

De unge trænger til nye udfordringer.

Bådene er bygget i eg og lærketræ og er meget velholdt, om vinteren har de stået indendørs, så der er ikke meget slid på dem.

Alt medfølger: Storsejl – fok, genua – topsejl - alle skøder og fald – sprydstage og åre.

Længde	5,34 mtr
Bredde	1,18 mtr
Dybgang	0,76 mtr



Kontakt
E-mail
Tlf.

theis michelsen
theis_michelsen@hotmail.com
22566341

Pepita sælges



Pepita er en 36-fods ketchrigget spidsgatter med kanohæk fra 1936, den er tegnet af Berg til en tømmerhandler i Vordingborg som lod den bygge hos M. Møller i Skelskør. Tømmerhandleren leverede selv alt træet til båden og havde den aftale, at når der var leveret træ nok, skulle værftet påbegynde bygningen af båden, men de måtte kun bruge kærnetræet, resten måtte værftet selv beholde. Det resulterede i at værftet havde træ nok til at bygge joller af et helt år efter færdiggørelsen af Pepita

I 1946 blev tandlæge Lehmann, København, ny ejer af båden, han sejlede 24 timers distancesejlads i Øresund. Pepita var den første båd, der vandt jernplaketten i Øresund.

På en rejse til Amerika var Lehmann ude at sejle, der så han for første gang en sprayhood på en båd, den blev tegnet af og da Lehmann kom hjem, fik han støbt bronzebeslagene til træstativet. Pepita sejler stadig med den første sprayhood, der er lavet i Danmark.

Båden har været på mange rejser til Sverige, Norge og Skotland. Jeg købte Pepita i 1984 af Lehmanns datter. Den er præmieret flere gange for god vedligeholdelse i 1982 og 1992 (harpunlog) samt i 2006. Båden står nu fuldstændig, som da den blev bygget i 1936.

Alt udstyr medfølger.

Længde 10,80 mtr
Bredde 3,20 mtr
Dybgang 1,7 mtr

Pris: kr. 495.000

Kontakt Jørgen Jørgensen
E-mail: jorgen.inge@privat.dk
Tlf.: 32514432



REPARATION & OMBYGNING BÅDBYGNINGSKONSULENT

Bådebyggeren tilbyder:

Aptering
Forsikringsskader
Skibstømrerarbejde
Totalrenovering
Snedkerarbejde

Bådudstyr
Brandsikring
Kalfatringsarbejde
Konsulentbistand

Speciale:

Forbukkede svøb – klar til montering
Ristværk af teak og ask
Ilægning af motiver – luger, døre, borde etc.
Kobbørsøm og klinkeskiver
Rustfri bolte, skruer etc.
Finsktjære 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

DFÆL-Shoppen

Julegaver fra DFÆL

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

Knæk og bræk

Vores ellers så hyperaktive folkebådssejler, DFÆL-måler og skribent Jørgen Heidemann har været sat ud af spillet hele eftersommeren og efteråret, men er nu meldt fritgående igen.

Ved Svendborg Classic, som fandt sted i august, havde han sejlet hele natten sammen med Carl-Ove Thor for at nå frem efter en kuling, der havde holdt alle i havn. Nu skulle der måles både, der skulle deltage i kapsejladserne, så Jørgen susede af sted med favnen fuld af målegrej – men på vej ind i det maritime center snublede han på trappestenen og lagde sig ned med et knækket ben.

Så var der ikke mere sejlad i den sæson, undtagen for Carl-Ove, der lånte folkebåden ”Scherzo” i et par måneder – for ”Gill”, som han ellers sejler med, står jo som udstillingsgenstand på Museet for Lystsejlad under hele folkebådsudstillingen.

Der var kun een god ting ved ulykken, som Jørgen selv siger: ”Så slap jeg da for at måle både i øsende regnvejrs...”

