

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 143 sommer 2020

- ★ Besættelsen og lystsejlad
- ★ Ljungstöm, opfinderen
- ★ Bådebygger Høyberg
- ★ Noget om chalupper
- ★ Bådtælling starter nu



J. L. L. L.
149-16 2020



Nr. 143, sommer 2020

Udgivet af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer
Udkommer 4 gange om året.

Redaktion og annoncer

Preben Rather
preben@rather.dk
2175 2070

Tryk

Step Print Power

Annoncepriser

Medlem gratis max. 1/3 side med lille foto og tekst. Værdi: 400,- kr.

Ellers samme priser for alle:

1/4 side 300,- kr

1/3 side 400,- kr

1/2 side 600,- kr

1/1 side 1.200,- kr

.

Hjemmeside

www.defaele.dk

Annonce på hjemmeside gratis i 6 måneder, når der annonceres i bladet.

Facebook

Besøg vores meget aktive side på Facebook.

Artikler og fotos

Vi vil meget gerne modtage stof, stort eller småt. Kontakt os før du sender noget.

Bestyrelsen og kontakt

Simon Bordal Hansen

Formand

Bygaden 72

4305 Orø

Tlf: 2298 1674

formand@defaele.dk

Ole Olsen

Næstformand

Egelundsvej 4

3630 Jægerspris

2087 2400

strixole@outlook.dk

Dorthe Christensen

Kasserer, sekretariat

Phillip de Langes Alle 7A

1435 København K

2010 7141

dorthe.erik@hotmail.dk

Anja Kiersgaard

Strandgade 15A

4230 Skælskør

M: 5055 9367

E: anja@kiersgaard.eu

Preben Rather Sørensen

Redaktør

Ladby Longvej 29

DK-4700 Næstved

Danmark

M: +45 2175 2070

E: preben@rather.dk

Jørgen Hedimann

Suppleant

Peter Hansen

Suppleant

Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved
Dorthe Christensen.
medlem@defaele.dk
2010 7141

Lokale initiativer

Ø-Havet, Sydfyn

Carl Mangor

Tlf: 5058 1055

c.mangor@gmail.com

Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe

Tlf: 4088 1900

traesejlere@gmail.com

www.traesejlere.dk

Fjordsejlerne - Isefjord

Simon Bordal Hansen

Tlf. 2298 1674

post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen

Tlf: 2049 3774

birger-bp@webspeed.dk

Træskibsforeningen i Århus

Torben Moeslund Andersen

Tlf: 2087 7936

torben@thorsvej9.dk

www.skibslaug.dk

Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

Asger Brodersen

Tlf: 6160 1479

asger.bordersen@skolekom.dk

Hal 16, Helsingør

Facebook: Hal 16 maritimt værksted i Helsingør

Indhold

Formanden har ordet	4
Sommerstævnet aflyst	5
Ljungströms konstruktioner	6 - 11
Fra Cuttys historie	12 - 13
Langsomt Sjælland Rundt	14
Sejlads med rationeringskort	15 - 26
Bådebygger Høyberg	27 - 31
Chaluppen Behari	32 - 35
Rylens triste skæbne	36 - 37
Store flyttedag på museet	38 - 41
Bådtælling, meld dig!	42
Nyt fra DFÆL, tovholdere, kalender	44
DFÆL's tovholdere og kalender	45
Krydsordet	51

Maleren bag billedet på forsiden

Er der noget jeg har beskæftiget mig med, mere eller mindre, næsten hele mit liv, er det at tegne/male og at sejle. Jeg har aldrig for alvor blandet de to ting sammen. Maritime motiver udgør en forsvindende lille del af min hidtidige "produktion". At male vand har altid stået for mig som noget af det sværeste at lære. Jeg har beskæftiget mig med blyant, pen, akryl og olie og alt derindimellem. Natur, dyr, portrætter og huse. Og husene, eller rettere "byrum" har fanget min interesse på det seneste. Mest fordi det giver mulighed for at arbejde med kontrasterne mellem lys og skygge. Jeg er så heldig at bo i Helsingør, som er en guldgrube af maleriske motiver. Men også byer som Stockholm, Glasgow og Eddinburgh er inspirerende, og hvorfra jeg har skitser liggende og vente på måske at blive til mere.

Billeder af motiver fra Maritimt Værksted Hal 16 - som det på bladets forside - er måske ikke, hvad man forstår ved

maritime motiver. Og så alligevel. Arbejdet med at renovere og vedligeholde de gamle både er jo en helt naturlig del af at eje og sejle en træbåd. Motiverne fra hallen er interessante for mig bl.a. grundet kontrasten mellem bådene, virvaret og den gamle beskidte smedie. De store, højtanbragte vinduesfag og ovenlyset giver nogle gode kontraster mellem lys og mørke. Og så er jeg jo dejligt fri for at kæmpe med at male vand. Jeg er selv i gang med at renovere/genbygge 45m² Utzon-spidsgatteren DELFIN, som vi for øvrigt stadig savner tegningerne til, hvis nogen skulle ligge inde med noget. Skulle nogen have lyst til at se, hvad jeg har lavet gennem tiden, ligger der et bredt udsnit på Facebook-siden Ogilvie Art.

Hilsen John Hakmann



Hvor var det en god generalforsamling for-
eningen havde i Odense i marts. Hyggelige
omgivelser, dejlige værter og en meget aktiv
stemning. Der er liv i vores forening!

Den nye bestyrelse har taget en række vigtige opgaver
med sig. Og den måske vigtigste af dem alle er at se på,
om vi kan blive bedre til at møde medlemmerne, uanset
om det er en ny træbådsejer, en senior med et langt sej-
lerliv med sig, en interesseret træbådsven, eller noget
helt fjerde.

Bestyrelsen vil holde en tema-
dag om det helt grundlæggende
- hvordan vil vi passe på DFÆL,
og hvordan udvikler vi os til at
være et endnu stærkere fælles-
skab for træsejlerne og lystbå-
dene og lystsejladens kultur-
arv?

Det er der ikke et nemt og givet
svar på, men vi vil prøve at gå
mulighederne grundigt igen-
nem. Finder vi veje, som vi tror
på, så vil vi præsentere det for
medlemmerne her i bladet og tage det op på den næste
generalforsamling. Mindre justeringer kan det være vi
kan sætte i værk hurtigere.

Coronakrisen har lært os at holde virtuelle møder. Alle i
bestyrelsen kan bruge Skype, og vi har faktisk haft vældig
godt held med at afvikle bestyrelsesmøder over skær-
men. Jeg kan huske, at Jørgen Heidemann - et par dage
efter det første Skypemøde - sagde til mig, at han havde
det, som om vi havde siddet sammen hjemme i hans stue
i huset udenfor Odense. Jeg tror, vi kommer til at bruge

den måde at mødes på betydelig mere frem over, Corona
eller ej. Seneste holdt vi en times møde over Skype og
tog beslutning om sommerstævnet. Alle argumenter for
og imod blev grundig vendt. En bestyrelse er til for at
arbejde, og det sker nu en gang bedst i dialog.

Hvis det står til mig er arbejdet i DFÆL ikke noget vi skal
stemme om. Vores behov er ikke dirigentstok eller for-
mandskølle. Derimod er der brug for at finde løsninger,
som vi alle kan se fornuften i, og som vi sammen gerne
vil. I de gode gamle dage, havde vi medlemsmøder på

sommerstævnerne. Hos vores
venner i TS holder de regionale
sammenkomster, hvor medlem-
merne kan mødes og forenin-
gens opgaver er til debat. Er det
mon noget, vi også kan praktise-
re i DFÆL?

Nogle af os prøver, om en ny idé
måske kan bære videre. Vi ville
mødes ved sommerstævnet, og
så bruge en måneds tid bagefter
til at sejle "Langsomt Sjælland
Rundt", som vi kaldte det.

Nu er stævnet jo desværre aflyst,
men vi sejler alligevel Sjælland langsomt rundt. Nogle af
os tager afsted i starten af juli, og så må vi se, om andre
sejler med en, to eller mange dage. Alt sammen med fuld
respekt for både regler og vores skrøbelige helbred. Det
vil du kunne følge på Facebook og vores hjemmeside. Jeg
glæder mig til sommer og til at mærke livet i mig, som
Ronja Røverdatter siger. Samme ønsker til dig, der læser
vores dejlige blad, som er det første vores nye redaktør
Preben Rather har skruet sammen.

Simon Bordal Hansen, Formand for DFÆL

*"Hvordan udvikler
vi os til at være et
endnu stærkere
fællesskab for
træsejlerne..?"*



Hver eneste sommer mødes DFÆL's mange træsejlere til dejlige stævnedage, men i år sætter Coronapandemien en stopper for den gode tradition. Billedet er fra stævnet i Ebeltoft 2012. Vi ses forhåbentlig alligevel på vandet, og til stævne i 2021.

Sommerstævnet er aflyst

Udtalelse fra DFÆL's bestyrelse

Det er med stor beklagelse, at en enig bestyrelse ser sig nødtaget til at aflyse sommerstævnet i år. Baggrunden er selvfølgelig den herskende situation vedrørende Corona smitten.

Forsamlingsforbuddet vil antageligt blive hævet således at 30 – 50 deltagere vil blive tilladt, men det er alt for få. Vi håbede at kunne blive mindst 75 deltagere. Afstandskravet på blot 1 meter mellem deltagerne, kan vi ikke opfylde. Det bliver i så fald, et meget langt morgenbord! Hygiejnekrav om håndvask og sprit var måske noget lettere at opfylde, men Frederiksværk Havn er et meget søgt sted for mange gæster og lokale, som selvfølgelig gerne vil se bådene, og så har vi problemet igen.

Hverken Frederiksværk Havn eller sejlkлубben er indstillet på at gennemføre så stort et stævne som vi har lagt an til – og som vi håbede ville blive virkelighed.

På denne baggrund ser vi desværre ikke anden mulighed end at aflyse sommerens stævne.

Heldigvis er hverken Frederiksværk Havn, Frederiksværk Sejlklub eller DFÆL økonomisk afhængige af stævnet, snarere tværtimod. Der er derfor stadig de bedste forbindelser og ”no hard feelings” mellem os.

Om stævnet i 2021 vil der senere komme mere om, men vi skal lige have alt på plads med både Marstal og Frederiksværk inden en plan fremlægges.

Vi håber at kunne komme med et forslag, hvor medlemmer kan oplyse deres sejldestination for sommerturen – måske via Facebook -, således at andre evt. kan tilslutte sig og mødes et par både, helt uformelt.

Håber – trods alt - at vi får en god sommer og at mange af os vil mødes rundt omkring i landet.

451



Opfinderen og ingeniøren Frederik Lindstrøm var også en passioneret sejler. I sin 120 kvadratmeter store skærgårdskrydser, kom han langt omkring. Og det var netop en oplevelse på vandet, der satte fart på hans udvikling af en ny rigtype. For midt på en ellers smuk og hurtig sejlads på Nord-søen, opstod ud af intet et voldsom tordenvejr, og de enorme sejl skulle bjærges meget hurtigt. Inden alt kom helt ned på plads, nåede tordenvinden dem og gav Ljungstrøm og hans besætning en særdeles ubehagelig oplevelse. Da var det, at opfinderen og ingeniøren begyndte at udtænke den hurtige, sikre rig, der kunne rebes i et ruf. Det blev nogle år senere til den patenterede Ljungström rig.

Den ser da mærkelig ud...

Hvis man møder en Ljungstömbåd på vandet, skal man ikke prøve at sejle om kap med den, måske lige undtaget på halv vind. På læns vinder den, og på bidevind er den både hurtigere og går højere end samtidens bedste kapsejlere, målt fra 1930 og et par tiår frem. Bådene med det sære udseende er nemlig mere end visuelt anderledes. De er også en dramatisk udvikling af den traditionelle måde at bygge en træbåd. Og sejler gennem vandet med betydelig mindre vandmodstand end de fleste andre. Tillige lettere i skroget.

Ellers er det jo især det visuelle design, der vækker opmærksomhed. Man tænker uvilkårligt på noget fra 1950'erne, når man ser linierne, men Ljungström er betydelig tidligere. Allerede i 1903 fik han patent på nogle epokegørende vandski, der som de første udnyttede hydrofoilteknikken. Mange reagerer med spontan uvilje, "nej, nej, den ser forkert ud". Men der er ikke noget på en Ljungstömbåd, der ikke er begrundet i funktion og effektivitet. Mindst mulige vandmodstand, bedst



mulige forhold på dæk, bedst mulige plads om læ, laveste vindmodstand over vandlinien og samtidig den nemmeste, mest holdbare og hurtigste byggemåde.

Verdens nemmeste rig

To grundkoncepter er helt særlige for Ljungströms både. Lad os begynde med riggen.

Riggen har kun ét sejl på en solid og ustaget mast, hvor sejlet går rundt om masten og er dobbelt. På læns slår man de to halvdele ud, og har pludselig det dobbelte sejlareal, på andre halse er de to halvdele samlet til én stor vinge med meget fin aerodynamisk form. Meget effektiv jo tættere man går til vinden og på en læns, mindst effektiv i området fra halv vind til læns, hvor sejlet så kan slås ud til dobbelt areal. Og bemærk at der ikke er nogen bom.

Masten står i et kraftigt konkavt kugleleje på kølen, og går gennem et kugleleje i dækket. Hele masten kan nemt roteres med et tov fra cockpittet. Det gør man, når sejlet trimmes og vingens profil justeres, og det gør man, når man reber eller efter sejladsen ganske nemt ruller hele sejlet op omkring masten. På en Ljungström rig sidder sejlet på hele sæsonen. For konstruktøren var målet en nem, sikker og effektiv rig, som én person kunne betjene under alle forhold. Også på et større fartøj.

Cirkelform i skrogets linier

Skroget og byggemåden er et helt kapitel for sig. Ljungström var som ingeni-

ør og opfinder meget optaget af aerodynamik og hydrodynamik. Så hvordan få den bedste strømning med mindst mulige vandmodstand omkring båds kroget? Det halvcirkelformede tværsnit var svaret på det spørgsmål. Altså et spanterids, der er en halvbue. Forsøg med nogle store skrog i fuld skala viste, at det cirkelformede krævede betydelig mindre kraft for at blive trukket gennem vandet, end et tilsvarende skrog med traditionel udformning.

Så fra et strømningssynspunkt var det cirkelrunde altså bedst. Ljungströms forsøg viste til gengæld også, at sejlbåde med en ren halvbue som skrogsnit kom til at stampe i modsø på kryds. Svaret blev derfor et skrog, hvor de to sider nok er cirkelbueformede, men hver side vippes lidt op og de to buer mødes derfor nede ved midten i et svagt V. Det løste problemet.



Bådens spanter er snarere svøb. De har nøjagtig samme bue fra for til agter, og de kan derfor fremstilles hurtigere. Cirkelridset medfører også, at der kan bruges bord med samme bredde. Ljungström mente, at det var en af træbådens svagheder, at så meget endetræ befinder sig under vand. Feks i spinningerne ved stævnene. Derfor byggede han bådene sådan, at det nederste bord går hele vejen fra dækket agter, ned langs kølen (som vi vender tilbage til) og videre op til dækket ved stævnen. Og de følgende bord ligeså. Dermed er der ingen bordender under vand! I praksis monterede man bordene og savede dem til langs den ønskede dækskant bagefter.

Selvbyggerbåd viser principperne

En artikelserie i Båt&Motor fra 1939 viser en såkaldt L-båd, tegnet til amatørbyggere. En 10 m lang slank sejlbåd, 2 m bred, 1,37 m dybgang og med et displacement på 2 ton. Lini-erne over vandlinien er mere traditionelle, fordi Ljungström har undladt at bruge cirkelbuen til bådens dæk. Det var nok blevet for meget for de glade amatørbyggere.

Klædningen er udført af mahogni savet ud som 40mm brede lister, 15 mm tykke. Hver liste skrues med én skrue på hver af de 61 svøb, der måler 22x22 mm og er lavet af lamellimet eg. Svøbet går hele vejen fra bjælkevægeren i bagbord i en bue ned over kølen op til bjælkevægeren i styrbord side. Bjælkevægeren spiller en central rolle i bådens konstruktion. Faktisk bygger man en bjælkevæger, der går hele vejen rundt inklusive for og agter, inden skroget er lavet. Dermed har man en solid "top", som bådens skrog så bygges op på. Der er ingen almindelig kølplanke eller særligt kraftige stævne. Derimod er de to nederste bord en smule kraftigere end den øvrige tynde bordlægning, og de to nederste bord mødes med en dobbelt så bred liste nederst i midten, som på grund af cirkelbueformen går præcis i midten af bådens bund hele vejen fra for til agter. De tre bord, eller snarere lister, danner derfor såvel forstævn som kølplanke og agterstævn. Dimensionerne er ikke meget kraftigere end på de tynde bordlister.



Svøbene stilles ikke lodret, men derimod vinkelret på den cirkelbue, som er bådens køllinie fra for til agter. Kølen er boltet på skroget som en lodret tyk plade med dødtræ af eg og nederst en blykøl på hele 1200 kilo.

Blev opfattet som meget moderne

Da Ljungström præsenterede sine både fra midt i 1930'erne, blev de opfattet som uhyre moderne. Deres radikale form og konstruktørens brud med, hvad man ellers opfattede som "det rigtige", skræmte mange etablerede sejlere væk, men trak andre til. Det moderne var jo fremtiden, den gang.

Karakteristisk for tiden, ville Sveriges største, mest mondæne og flotte varehus, NK i Stockholm, gerne stå i spidsen for en forsøg på at sætte en af Ljungströms både i serieproduktion. En båd blev udstillet i NK, side om side med tidens mest moderne møbler, designvarer og lækre tøj. Men den pengestærke mand, der skulle have finansieret projektet, trak sig. Så af netop den type, blev der kun bygget den ene.

Men historien viser ret godt, hvordan ingeniørens design blev opfattet. Netop som moderne, i klar forlængelse af 1920erne funktionalisme, hvor funktion og rationel konstruktion egnet til storproduktion går hånd i hånd. Som Brugsens serier af arkitekttegnede møbler, og dyrket til perfektion af den såkaldte Bauhaus skole i Tyskland.

Selv var Frederik Ljungström tilsyneladende ikke optaget af det radikale, men derimod af den effektive funktion. Han var bare udpræget ingeniør med ubændig tro på teknik og udvikling. Han er en af Sveriges mest succesfulde opfindere, bl.a. ophavsmand til en særlig damp turbine, der nu er udbredt globalt.

Vækker stadig opsigt

Også i dag vækker bådene opsigt. Såvel riggen som dækkets omvendte spring er jo alt andet end det, vi forstår som traditionelt. Og kunne den egentlig optages i DFÆLs bådregister? Den er godt nok af træ, men traditionelt bygget er den bestemt ikke. Så måske skal vi tænke over, hvad tradition er. Det moderne skriver sig jo unægtelig også ind i traditionen.

Hos Ljungström er det moderne utrolig konsekvent. Alt i alt regner man med, at der er bygget godt 60 forskellige Ljungström-kryssere, som man samlet kalder hans sejlbåde. Dertil

en del andre både. Sejlbådene kaldte han Vingen 1, Vingen 2 og så videre, han var jo ikke ingeniør og systematiker for ingenting.

I dag er en lille snes både sejlene, nogle i perfekt stand, andre mere medtagede. Eksperimenter med limede dobbeltskrogs konstruktioner har givet nogle af de større og senere konstruktioner problemer med holdbarheden. De er jo bygget før epoxyen blev almindelig.

Nogle få nybyggerier ser løbende dagens lys. Bådene egner sig perfekt til en byggemetode med epoxy, og kan nemt udføres som enkeltmandsprojekt. Af og til er en båd til salg, og Lystfartøjsmuseet har haft en Ljungströmbåd på lagerlisten.

Mere om Ljungström:

<https://sites.google.com/site/ljungstromare/home>

På denne side har entusiasten Mikael Söderholm, der er ingeniør og ejer af Ljungströmbåden Vingen 10, samlet en imponerende mængde af fakta, billeder og fortællinger om Ljungström og hans både og konstruktioner. Klassisk Træbåd takker for hjælp til denne artikel.



Til venstre: Her ser man tydeligt den meget anderledes bordlægning. Alle bord starter og ender ved dækket og følger så det regelmæssige cirkelbue fra kølen og op.

Til højre: Ved første øjekast er designet næsten futuristisk, men ser man nærmere efter, er det en følge af Ljungströms konsekvente brug af cirkelbuen, ikke kun under vandlinien men også over. Det omvendte spring gav mindre vindmodstand og som man kan se, prioriterede Ljungström, at der var god plads på dækket.

Vingesejlet er meget effektivt, især på skarp bittevind og læns. Bemærk også, at masterne er ustagede. De står i to kuglelejer, og sejlet kan nemt drejes op om masten.



En Forening til Bygning af Seilyachter...

På Danmarks Museum for Lystsejladser er en gruppe frivillige i gang med at renovere 6mR-båden Cutty fra 1931. Klassisk Træbåd følger løbende arbejdsprocessen og dykker ned i Cuttys historie.

Af Carl Mangor

Interessen for at sejle hurtigt, blev hurtigt en af de retninger, sejladserne udviklede imod, da det for halvandet århundrede siden også blev en fritidsforteelse af sejle.

Vand er kendt for at samle mere, end det deler, og der blev hurtigt etableret nogle internationale regler for sejladserne blandt de sejlede nationer. Meterbåde og skærgårdskrydsere blev nogle af de typer, hvor landene kunne konkurrere. Danske konstruktører gjorde sig på fin vis gældende i konkurrencerne og for at styrke dette, etablerede Kongelig Dansk Yachtklub i 1916 en "Forening til bygning af Seilyachter".

Medlemsskabet blev sat til 100kr om året, og bestyrelsen traf de fornødne beslutninger om hvilke både, der skulle sættes i ordre ud fra den aktuelle kassebeholdning og det kommende års konkurrencer. Fartøjerne blev efter søsætning solgt på auktion blandt KDYs medlemmer; men med

krav om deltagelse i de pokalsejladser, den var konstrueret med henblik på, samt eventuelle sejladser det følgende år.

Alle konstruktører inviteret

Alle danske konstruktører kunne indsende tegninger anonymt, hvorefter en komité under KDY udpegede vinderen. Det første år byggedes både en 8-meter og en 7-meter efter den skandinaviske S-regel. Verdenskrigens afslutning øgede det internationale samarbejde og i hele mellemkrigstiden blev 6mR-båden et meget fremtrædende konkurrencefartøj. Ved de Olympiske Lege, Guldpokalsejladser og andre større kapsejladser var 6-meteren central, og toneangivende konstruktører forfinede hele tiden klassen. Til og med 1939 nåede det samlede antal dansk 6-metere op på næsten 60.

Fra Johan Anker til Oscar Dahlström

Nordmanden Johan Anker stod for en stor del af tegningerne af tegningerne; men også William Fife, Bjarne Aas, og Georg Estlander var blandt de udlændinge, der bidrog.

Ved hjælp af KDYs Byggeforening kom også en række danske konstruktører på banen. I alt 12 6-metere blev det til for Byggeforeningen alene. Anton Witt og Wedell Wedellsborg stod sammen eller hver for sig for de 6. Oscar Dahlström for 5, og bådebygger Svendsen bidrog med en enkelt.

Cutty kom til verden

Efter nogle yderst aktive og succesfulde år sidst i 20'erne, var der i 1930 kun 3.000kr tilbage i kassen. En ekstraordinær



indsamling i KDY sikrede 7.000kr mere, så “KDY 1931” kunne sættes i ordre hos Nordbjærg & Wedell.

På den efterfølgende auktion købte direktør O P Christensen den for 5.300kr og navngav den Cutty. Herefter var det op til besætningen at føre forventningerne ud i livet.

Billedet: Til sæsonen 1923 satte KDYs Byggeforening 3 både i ordre: 2 SSA-både, Sakuntala og Ragna, samt 6-meteren D17 Fakir. (ex KDY 1923) tegnet af O W Dahlström og bygget hos Brødrene Svendsen på Refshaleøen.



Fælles sejlads med afstand: Langsomt Sjælland Rundt

Selv om Corona sætter grænser, sætter en gruppe træsejlere kurs Sjælland Rundt. Sejlads i roligt tempo med mange besøg i havne undervejs. Sejladsen foregår i hele juli måned. Træsejlere kan tage med hele vejen rundt eller bare følges med et stykke af vejen.

Bådene sejler hver for sig eller i helt små grupper. Hvem der er hvor, kan man se på sejladsens facebookside. Via den kan man også komme i kontakt med hver enkelt båd via telefonnumre.

Her en god måned før sejladsen har en skøn blanding af DFÆL og TS både meldt sig til, sejl både og motorbåde. Vi håber at sejladsen er begyndelsen på en ny tradition, hvor træsejlere giver sig god tid til at sejle sammen efter eget ønske og temperament på kryds og tværs af de traditionelle skel.

Vil du vide mere, kan du maile eller ringe til undertegnede. Simon Bordal Hansen, 2298 1674, formand@defaele.dk

Langsomt Sjælland Rundt Fakta

Start	Din egen hjemmehavn første uge i juli.
Rute	Sjælland rundt, valgfri retning.
Varighed	Bestem selv: Kort tur, lang tur...
Følge	Du kan følges med de både, du møder.
Havne	Alle de havne, du har lyst til at besøge.
Slut	Din egen hjemmehavn, senest 1. august.
Pris	Gratis.
Tilmelding	Facebook: Langsomt Sjælland Rundt 2020 eller kontaktperson Simon 2298 1674.
Mere info	Du kan følge sejladsen dag for dag på turens egen facebook side.
Arrangør	Der er ingen overordnet arrangør. Hver båd arrangerer sin egen sejlads.

Sejlads med rationeringskort



Flaget kom til at spille en særlig rolle for sejlerne i besættelsesårene. Her forsiden af Sejl og Motor den 1. maj 1941.



Det er i år 80 år siden Nazi-Tyskland indledte sin 5-års besættelse af Danmark. Fundamentale frihedsrettigheder blev sat ud af spil, og en generel mangel på varer bredte sig ud over landet. Målt i forhold til besættelsesmagts fremfærd overfor anderledes tænkende og manglen på basale fødevarer var lystsejlernes vanskeligheder til at leve med. Rundt om i havnene prøvede man på bedste vis at få mest muligt ud af de begrænsninger, krigen satte. Lystsejladserne havde gennem 20'erne og 30'erne fået mange nye udøvere, og de ville fortsat gerne kunne færdes i de hjemlige farvande. Besættelse eller ej.

I påskedagene 1940 var det med god grund, hvis sejlerne tog den med ro. Den traditionelle højtid for klargøringsarbejdet på bådpladserne gjorde sig ikke gældende det år. Det var ikke lige det rigtige tidspunkt at skrabbe den gamle maling af på – og slet ikke at påføre nye lag af den nye og eftertragtede værdifulde maling. Påsken lå tidligt. Skærtorsdag faldt den 21. marts, og både januar og februar havde været usædvanlig kolde. Påskedagene var som helhed præget af temperaturer omkring frysepunktet, et jævnt gråt vejrlig og småregn iblandet lidt sne og slud.

For motorbådsfolk var der endnu en grund til ikke at forhaste sig: Få dage efter Nazi-Tysklands invasion af Polen i september 1939 var Ministeriet for Handel, Industri og Sø

fart hurtigt ude med en bekendtgørelse, der skulle sikre benzinforbruget i Danmark:

Benzin og Brændselsolier maa fra Mandag den 4. September 1939 Kl. 24 ikke anvendes til Driften af private Personautomobiler, Motorcykler, private Flyvemaskiner samt private Motorfartøjer, der benyttes til Lystsejladser.

Hensigten syntes ganske klar – ingen brændstof til fartøjer der benyttes til lystsejlads – og dog lå der bag ordlyden mulighed for fortolkninger: kunne man i det gode sømandskabs ånd tillade sig at benytte maskinen for at bjerpe sig selv eller måske andre? Måtte en motorbådsejer med god samvittighed starte maskinen i ny og næ for at undgå rustdannelse i de ædlere dele? Og sidst på sæsonen, som september jo er, var det ikke uden betydning, om man ved egen (motor)kraft måtte sejle fra sin faste plads og til beddingen?

Spørgsmålene var mange, og fortolkningerne lå hos de lokale myndigheder. Selv med en politimester der gav lang snor, måtte motorbådsejerne dog se i øjnene, at sæsonen var slut. Der blev ingen efterårsdage på vandet med havjagt og fiskeri. I lighed med sejlerfolket blev bådene sat på land med efterårets komme. Så var det bare, i lighed med resten af Europa, at vente på, hvad det kommende år ville bringe.

Et par uger efter påske blev det klart, at det ikke kun var de motoriserede sejlere, der havde sejladsvanskeligheder. Med

Sejlads på trods
75-året for befrielsen



Nazi-Tysklands besættelse af Danmark den 9. april blev der i første omgang lagt op til at totalt forbud mod lystsejlad i danske farvande. Mens sejlerne organisationer havde travlt med at udarbejde alternativer, kunne mindre både som Drager og Juniorbåde sejle rundt som fluer i en flaske indenfor Københavns Amatør Sejlklubs område. Længere oppe ad kysten, i Skovshoved havn, havde ordensmagten fat i en formastelig bådejer, der, med båden grundigt fortøjet til bro og pæle, trods alt lige ville se, hvorledes hans nye genua tog sig ud.

Man gav hurtigt afkald på sejlad mellem landsdelene, men håbede på mulighed for i det mindste at besejle fjordene. Præcis på månedsdagen for besættelsen, den 9. maj, skar Justitsministeriet igennem med et midlertidigt forbud. Øresund var det største problem. Dels lå en ikke ubetydelig del af danske lystbåde i Øresundområdet, og dels var den østlige del af Sundet svensk område. Sejladsforbuddet strakte sig fra Hundested til Gedser. Udover der ikke måtte sejles, blev sejlerne pålagt effektiv kontrol med, at deres både ikke blev brugt af andre. Såfremt man ikke regelmæssigt holdt øje med båden, skulle den sikres med lænker, eller fjernelse/destruktion af vitale motordele.

Ved manglende overholdelse gik strafferammen op til to års fængsel. Når Justitsministeriet ville have et forbud, skyldtes det, at Politiet ikke mente at kunne sikre en effektiv afpatruljering af områderne. Den problemstilling havde sejlklubberne allerede været rundt om: man havde ganske enkelt tilbudt at stille med fartøjer, der med politimyndighed ombord ville bistå med at afpatruljere specielt Øresund mellem Helsingør og Dragør. Der var således tale om meget vidtgående ydelser for at sikre en vis form for fri sejlads. Sejlernes organisationer fremsatte forskellige henstillinger til justitsministeriet, der dog ikke gik ind i forhandlingerne ganske vederlagsfrit. En betingelse skulle være at dispensation kunne opnås, for fartøjer der var tilknyttet en anerkendt sejlklub.

Den 10. juni var ministeriet klar med en meddelelse til landets politimestre, hvor man redegjorde for mulighederne for dispensation for sejlforbuddet mest vidtgående: Klubberne på Amagers østkyst kunne i første omgang ikke få dispensation overhovedet, men der blev dog givet tilladelse til, at bringe de berørte fartøjer til københavnske havne; uden bekendtgørelsen dog beskæftigede sig med den rent praktiske mulighed for dette.

At man kunne sejle i Øresund nord for Amager var dog ikke ensbetydende med fri sejlads. Det var kun tilladt at sejle i en afstand på maksimalt 2.500 meter fra den sjællandske kyst og kun op til Rungsted. Tilladelsen gjaldt kun danske statsborgere, der i mindst 12 måneder havde været medlem af en klub under Dansk Sejlerdag. Al sejlads skulle foregå i dagtimerne, og der skulle sejles fra den ene havn til den anden; ankring undervejs var forbudt. Den skriftlige tilladelse kunne – vederlagsfrit – afhentes hos den lokale politimyndighed og skulle til enhver tid kunne fremvises under sejladsen. Der måtte ikke medbringes passagerer.

Klubberne på Amager måtte søge til havne nord for Trekroner, og så i øvrigt sørge for at være tilbage i ordentlig tid. I 1941 blev det meddelt, at sejladsen ville ophøre den 1. oktober. Amagersejlerne fik derfor 4 søndage i tidsrummet 10-19, hvor de kunne bringe deres både hjem til vinterpladsen i Sundby.

Ude i den resterende del af landet måtte man også leve med restriktioner. Al sejlads skulle holdes inden for landsdelene, forstået som det farvand der lå umiddelbart omkring ens sejlklub, der pludselig næsten var blevet en administrativ enhed. Selvom man var hjemmehørende nær tysk territorialfarvand betød det heller ikke fri sejlads: for Assens Sejlklubs medlemmer gjaldt det, at man måtte sejle op til Wedellsborg i nord og ned til Gl. Avernæs i syd, afgrænset af øerne Brandsø og Baagø mod vest. Som følge af forbuddet mod at medtage passagerer, skyndte klubben sig at aflyse den årlige fællestur med foreningens passive medlemmer.



Legitimationskort for Sejldes tilhørende Albert Petersen. På den følgende side giver Politimesteren i Nykøbing F "Tilladelse til Lystsejldes i Guldborgsund mellem Guldborgbroen og Chr. d. IX's Bro" Udstedt i 1944.

Besættelsen til trods kunne der sejles i et vist omfang. De fælles kapsejladser med deltagelse på tværs af sejldszoner var der hejst udsættelse for, men ellers kunne i hvert fald sejlbådene bevæge sig nogenlunde frit rundt i deres sædvanlige omgivelser. Ved årsdagen for besættelsen i 1941 konstaterede Dansk Sejlerblad, at sommeren 1940 forløb bedre, end man havde turdet håbe i dagene efter den 9. april.

Begrænsningen i den frie sejldes medførte en begrænsning i antallet af kapsejladser. Klubberne aftalte simpelthen indbyrdes hvor og hvornår, man ønskede at afholde sejladserne og fordelte dem herefter imellem sig på bedste vis.

tidligere var placeret så tæt på land, at interesserede kunne stå på Strandvejen og følge med.

Op til starten af sæsonen 1941 blev sejlerne mødt med nogle ændringer. Området B1, farvandet med Rungsted og Humlebæk blev givet frit. Dette hjalp dog ikke sejlerne i Helsingør, der på andet år måtte lade deres både blive på land; med undtagelse af de få fra klubben, der havde søgt ind på Isefjorden.

De største tabere var dog motorbådsfolket. At der blev lettet på sejldesrestriktionerne betød ikke at der blev åbnet for olietønderne. Bådene var spærret inde i havnene. Fra Odense Sejlklub startede et initiativ, hvor sejlerne skulle invitere det "tørlagte" motorbådsfolk på en tur frem og tilbage på Odense Fjord.

Ausweiss bitte!

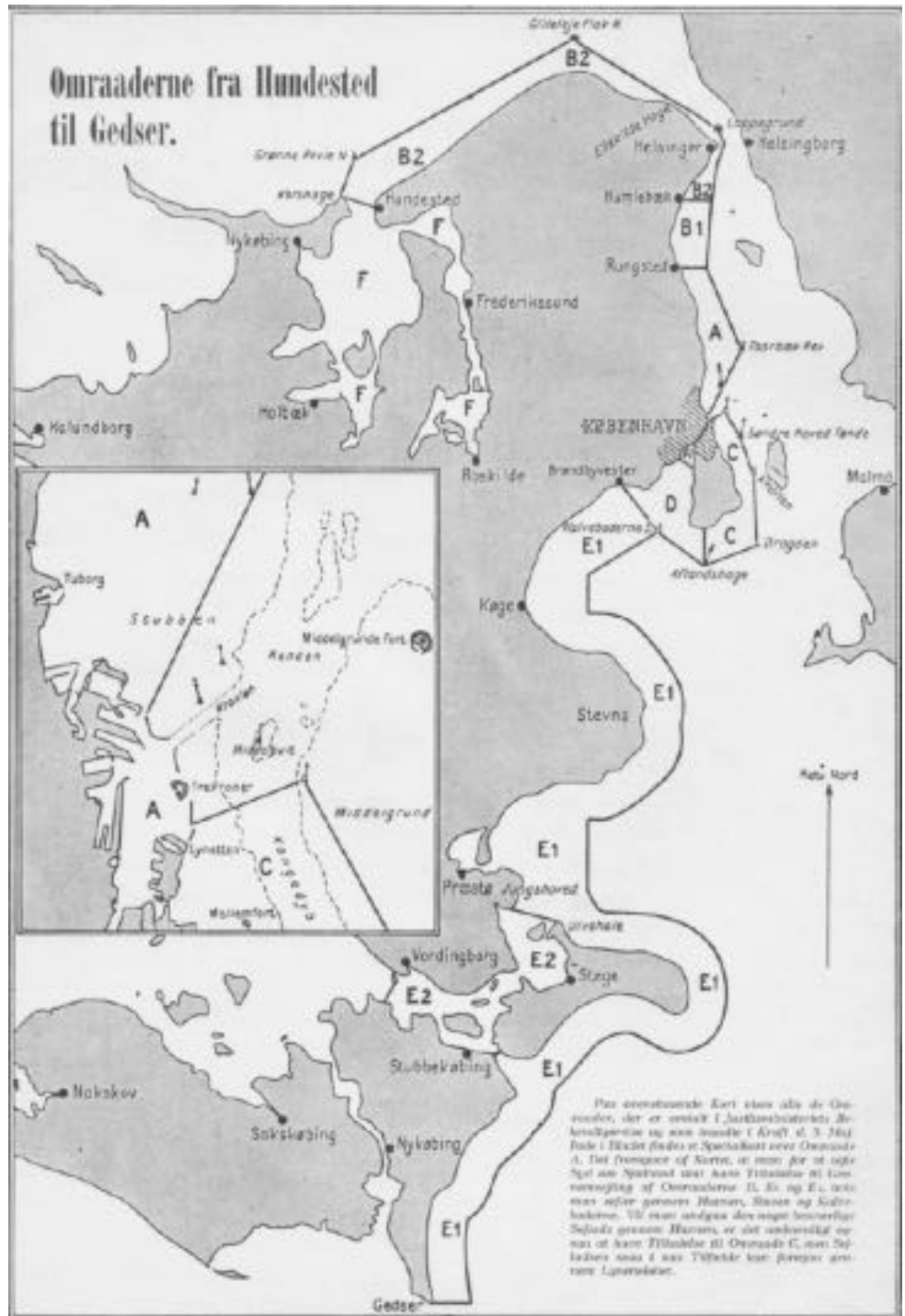
Den nye bekendtgørelse havde barslet med nye kontroller: i ethvert fartøj under 20 BRT skulle alle ombord ned til 14 år være udstyret med et særligt legitimationskort. Ansøgning foregik på dertil indrettede blanketter og vedlagt med 2 stk. fotografier.

Samtidig indførtes anmeldelsespligt af alle fartøjer under 20 BRT, også joller og robåde der lå på land mindre end 1000 meter fra kysten. Ved anmeldelsen fik båden tildelt et kendingsmærke, der skulle placeres tydeligt. Samtidig udstedtes et bådpas, der skulle vises på forlangende af politiet.

I første omgang mærkede politiet dog det øgede arbejdspress på landjorden. Frem til udgangen af maj havde 5.500 københavnere været på Politigården for at få udstedt legitimationskort. For hele landets vedkommende anslog man, at der indløb mellem 30.000 og 40.000 ansøgninger.

For at følge kontrollen op på havet oprettede politiet et nyt korps på 45 mand, der i hurtiggående motorbåde

Områderne B1 og B2 var hårdest ramt af sejladsforbudet; men detailkortet over København viser hvor tæt på land, der skulle sejles.



besejlede Øresund for at se, om bekendtgørelsen blev efterlevet. I 1942 var antallet øget til 126 mand. Ikke alle betjente i Søpolitiet var fortrolige med sejlad.

Sejlerne skulle kontrolleres ved udsejling fra havnen, og i næsten alle havnene på Øresundskysten havde politiet deres stude på de søndre moler, uden hensyntagen til om vinden kom fra den ene eller den anden side. Vanskelighederne ved at lægge til med en sejlbaad på en læ mole for kontrol af papirer medførte en betydelig risiko for mandskabet og større eller mindre havarier.

Flagning

Nationalflaget skulle vaje ombord. Hvor det tidligere blot var forbundet med god etikette at Dannebrog benyttedes under sejlads, blev det under besættelsen et krav. Det medførte meget fantasifulde metoder at vise flaget på: fastgjort til storsejlets flynder, på flagspil ude agter, under den ene saling, surret til hækstag. Varianterne var så talrige og opfindsomme, at den korrekte flagning blev et større punkt på Dansk Sejlerdags årsmøde i januar 1941. Inde på landjorden havde danskheden fået et nyt udtryk med alsangen, og på vandet skulle danskhed, sømandskab og historiske traditioner forenes i korrekt flagning.

Og netop de historiske traditioner var årsagen til nationalflagets placering på bermudariggede fartøjer, der i 1940'erne udgjorde langt den største del af bådene: på flynderen i storsejlet eller ca. 1/3 nede på storsejlets agterlig. Flaget måtte dog ikke være fastgjort til hhv. flynder eller agterlig, men skulle være fastgjort til en line, der kunne hejse det op og ned. Kun når man lå for anker, var det acceptabelt at benytte flagspillet agter. Den flagning som er mest udbredt i dag.

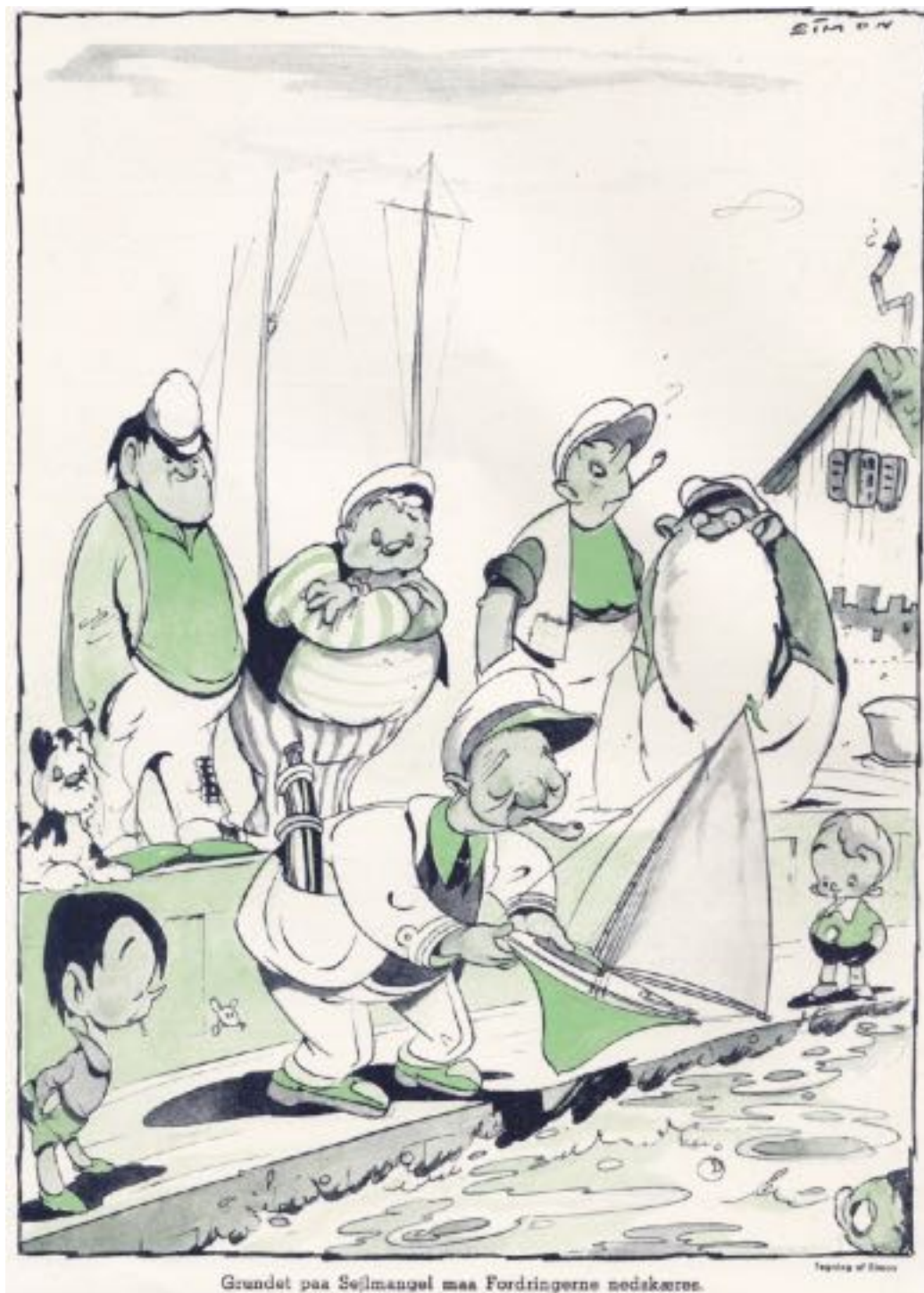
Det var ikke bare flagningen, der holdt for i de nationale interesser. På Sejlerdagen i januar 1941 besluttedes det, at det skulle udarbejdes en Sejlersangbog, og klubberne opfordredes til at komme med forslag og bidrag til en maritim

alsang. Interessen for projektet var så stor, at der ganske vist blev udgivet en sangbog, men også at der mellem forskellige grupper af sejlere og organisationer udveksledes nærmest fjendtlige skrivelser.

Minefare

Til søs var det for alvor blevet fjendtligt. Allerede før besættelsen var der en reel minefare i de danske farvande. I første omgang i Nordsøen. Allerede i efteråret 1939 betalte den danske stat fiskekuttere for at deltage i minerydningsarbejdet. I dagene umiddelbart efter besættelsen proklamerede London, at der yderligere var udlagt minefelter i Skagerrak, Kattegat og Østersøen. Det var mest i PR-stunt med det formål at skabe uro i de tyske flådestyrker, der i høj grad benyttede søvejen til troppe- og materieltransporter i de besatte områder i både Danmark og Norge. Allerede få dage efter briterne havde udsendt denne meddelelse minerede Royal Air Force faktisk Øresund, Storebælt og Lillebælt i begrænset omfang. Tyskerne selv udlagde også miner. Deres frygt gjaldt indtrængende britiske ubåde, der ville bane sig vej ned i Østersøen. Ved Strib og ved Halsskov Rev udlagdes der miner mod dette formål i ca. 15 meters dybde.

Søminerne udgjorde en massiv trussel mod skibstrafikken. Ved fredsslutningen havde de medført døden for talrige og et stort tab af tonnage. Lystsejlerne begrænsede adgang til at krydse de indre farvande mellem landsdelene betød, at de kun sjældent sejlede de steder, hvor faren var størst. Der var i sagens natur ingen mening i at udlægge miner oppe under land, hvor fragtskibene ikke sejlede. Helt risikofrit var lystsejlad dog ikke. Der var ingen eller kun ringe garanti for, at minerne blev liggende, hvor de var lagt. Risikoen for at støde på en mine i drift var reelt eksisterende. Der var ganske vist et krævet gennem den såkaldte Haagkonvention, at drivende miner skulle være ufarlige. Det var dog langt fra en realitet, så der var al mulig grund til at have skærpet opmærksomhed mod alt drivende gods. Under krigen udvikledes der nye typer af miner; magnetiske der blev bragt til udløsning af et passerende stålskrog, og akustiske, hvor



Grundet paa Sejlmangel maa Fordringerne nedskæres.

støjen fra maskinen aktiverede minens sprængladning. Begge typer øgede nok træfsikkerheden overfor krigs- og handelsfartøjer, men udgjorde til gengæld ikke den store risiko for lystsejlerne.

Man formoder at mellem og 5-600 skibe blev ramt af miner, og at over 1.100 personer mistede livet i de indre farvande fra Skagerak og sydpå til Østersøen. Ved genopbygning af Europa var det af stor interesse at få ryddet for miner. Det anslås, at englænderne udlagde knap 7.000, og at tallet fra tysk side var omkring 20.000. Allerede under krigen arbejdede tyskerne ihærdigt på at rydde engelske minefelter for at holde ruterne fra Østersøen og ud i Atlanten intakt. Efterfølgende har det ikke været usædvanligt at se avisartikler om fiskere, der har fået miner i deres garn. I dag er risikoen for eksplosion dog forsvindende lille, da minerne ikke forventes at kunne være effektive i mere end ti år.

Roskilde Fjord og Guldborgsund

De hårdeste restriktioner ramte Nord- og Østsjælland. Nogle andre steder kunne sejladser næsten fortsætte uhindret. Bådebygger Carl Nielsen fra Nykøbing F. oplevede ifølge et interview i en lokal avis ikke de store problemer:

”Nu skulle man jo tro, at Folk havde tabt Interessen, efter at alle de mange forbud mod Sejladser i de fleste Farvande er kommet. Men Tilfældet er lige det modsatte. Her i Nykøbing er Sejlerne ualmindelig godt stillede, for ikke at sige, at vi er Landets bedst stillede, idet vi maa befare Farvandene fra Gedser og Storstrømsbroen og Vest over til Svendborg, Nyborg og de andre byer dér i Nærheden”

Carl Nielsen stod ikke alene med sin opfattelse. Sejlklubben Vikingen i Nykøbing reklamerede i ”Sejl & Motor” med, at der ved deres broer var ledige pladser, hvor klubben medlemmer i en hver retning ville være behjælpelig med opsyn af båden, når ejeren var hjemme i hovedstaden. Selv bugseringen til Guldborgsund var der taget hånd om: et par gange om ugen var der pakettur mellem København og Nykøbing.

Mens det var næsten umuligt og under i hvert fald farligt at lægge turen rundt om Sjælland, så kunne man trygt gennemføre en lignende sejladser på indersiden. I sejlerpressen blev Isefjorden hurtigt synonymt med ”Eldorado” og ”Frihedens Paradis” De tidligere langtursberetninger om sommertogter til Thyborøn eller Marstrand erstattedes fra 1941 af beretninger fra Holbæk Fjord eller aftenidyl i Bramsnæs Vig.

Hverken Isefjorden eller Roskilde Fjord var dog helt fri for undersøiske farer. Ikke i form af minering, men slet derimod fra det utal af smågrunde, der besværliggjorde sejladser mellem især Frederikssund og Roskilde. Her handlede Fyrdirktoratet og Roskilde Byråd hurtigt og fik ca. 18 nye koste lagt ud til markering af de flade områder i fjorden.

Ude ved Hundested henlagde Drageklassen sine kapsejladser, der over et par år blev en tradition med 30 – 40 deltagere.

re. På Orø samlede man et halvt hundrede fartøjer til Isefjordsuge. KDY’s juniorafdeling holdt 3 ugers sejlernes skole ved Gershøj, og Sejlklubben Sundet indgik et samarbejde med Roskilde Sejlklub om sejlernes skole for Øresundsklubbens unge. I andre mere indesluttede egne af landet kunne der også gennemføres flere fælles sejlere oplevelser. Næsten 100 både mødtes til Limfjordsdage og hhv. ’42 og ’43 var der store sejlertstævner i Horsens og Fredericia.

Knaphed på materialer

Der kan nævnes mange ting, det var småt med under besættelsen: grundlæggende demokratiske rettigheder og retten til den frie sejladser. Mangelsituationen havde også en materiel side. Det var ikke kun basale livsfornødenheder, der var udsat for rationering. I forlængelse af benzinrationeringen ved verdenskrigens udbrud blev det vanskeligt at fremskaffe maling og lak allerede i starten af besættelsen. Der blev sparet, hvor man kunne. Udsatte reparationer til den kommende sæson. Byttede lidt med nabobåden og fortyndede måske materialerne mere end godt var.

I maj 1941 var det slut med at få nye sejl. Handelsministeriets bekendtgørelse af 20 maj 1941 fortalte klart, at fra den 23. maj 1941 var bearbejdning af sejldug forbeholdt firmaer eller personer, der havde specifik tilladelse fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart. Herefter var det lap på lap. ”Frem med alt hvad der er af Sejl” lød det i Sejl & motor, ”Et godt gammelt Sejl kan, forudsat det er passet ordentligt, naar det kommer i en dygtig Sejlmagers Hænder, blive til et godt Sejl, som kan hjælpe en Sejlsportsmand over en vanskeligt Situation”

Når et beslag knækkede, eller en wire sprang, var svaret også genbrug. Det var ikke nye materialer at få. Manglen på snart sagt alt var med til at hæve handelsværdien. Ved salg så man forsøg på at lyve jern- eller blykølen tungere end sandt var, og i Nakskov fik maskinarbejderen Jacob Mortensen sig noget af en overraskelse, da han en vinterdag lagde sin gang rundt om bådepladsen: hans sejlkutter var væltet

om på siden. At det ikke var hans opklodsninger, det var galt med, fandt han ud af, da han fandt spor efter en stiksav, der havde til formål at fjerne den 1.000 kg tunge blykøl fra resten af båden. Kiloprisen på bly lå i 1943 på 1,90 kr., så tyvene kunne havde gået derfra med et ret stort beløb. Det tal kunne man gange med 21. Så mange tons bly var der i kølen på en 15-Meter. Apoteker Niels Benzon opgav i 1941 at vedligeholde sin 23 meter lange "Safari" fra 1910, og lod Nordbjærg & Wedells værft om at hugge den op.

Nybygninger

Knapheden på materialer til trods blev der bygget. Allerede før

Isefjorden blev det helt store rekreative område i besættelssårene. Dragernes sommersejlsads nåede et blive en tradition.



Sommerens smukkeste Sejlsportsstævne

21., 22. og 23. Juli 1943.

Af RASK

DRAGEKLUBBEN har mange Venner, og at den ogsaa har Venner — endog meget gode Venner — blandt de Væsnere, der er bestemmende for Sol og Sommer, fik man et bevis for ved at være med ved Dragaklubben's Stævne ved Hvidebælt i Dagens fra 21. til 23. Juli, hvor der med pragtfulde Sommervej mod Sol og tilpas Lufthavne sås Glans over de store Sejlsportsbegivenheder paa Isefjorden efter en Periode, hvor Vejret havde været alt andet end Sol og Sommer.

Det i Forbindelse med den store Tilslutning af 33 af Landets Drager, gjorde Stævnet til en Begivenhed som saavel Deltagere som Officials og Tilskuere vil bevare i Erindringen som det smukkeste Sejlsportsstævne i Mands Minde.

Før Deltagere og for Dommere og Presse vil Stævnet ogsaa staa som et lysende Eksempel paa, hvorledes et Stævne skal tilrettelægges for at faa Prædikatet „udmønstret og flot arrangeret“, og vi rober sikkert ikke for meget ved at sige, at Stævneudvalget Kaj Jensen har sin meget store Andel i Succesen. Bravo, Kaj. Det er en flot Pensionat.

Men til Sagens.

Hvidebælt, denne lille Perle blandt danske Havne, var allerede Tirsdag Aften ved at blive fyldt af Fartøjer. Foruden Dragterne var der jo ogsaa et Stævne for

nordiske Krydere, og de mange Fartøjer fandt let de i Forvejen angivne Pladser i Havnen, og i Byen mærkedes den store Tilstrømning af Sejlere fra hele Landet.

Sommervejret var, som allerede nævnt, kommet, og det var blot det besværende Spørgsmaal, om Vejret vilde holde. Det holdt, og Onsdagen oprandt med begyndende Sol og let Brise.

Da Sejlerne om Morgenen ved 9-Tiden mod Havnen ud til Dagens Dyst skinnede Solen fra en omtrængt skyfri Himmel, og en let nordlig Lufthavne bragte Blandelse af paa Fjorden til Artilleriskibet „Nisch Juel“, der var stillet til Raadighed som Dommerkib.

Her ombord residerer Skibets Chef, Kommandørkapajn C. Wismann, som Overdommer for Dommerkomiteen, der yderligere bestod af Direktør Ole Sander, Direktør Jul. Møllgaard og Overrettsagfører Busch-Jensen.

Det voldsomme Dyst var en stor Vanskelighed at bestemme Dagens Bane. Det blev til Trekantbane fra Dommerkibet ved Trekanten paa Lynas Sand rundt en Erikst ved Rønnen og derfra rundt den røde Tøkket i Midskebbet. Efter Signalet røde Flag omsejlede Banen i den her nævnte Orden, altsaa med Markerne om Bagbord.

De nordiske Krydere aabnede Stævnet, og først

besættelsen var der næsten lagt sidste hånd på en Drage hos Nordbjærg og Wedell. En ny Fuga gled i midten af maj i vandet og måtte til en start teste sine sejlegenskaber i havnebassinet.

Omtrent samtidig søsatte også Københavns Yacht- og Motorbådsværft et par små spidsgattere. Men det var småt med nybygninger, og det var mindre både, der blev klædt op rundt om i landet.

Fra Sverige bredte den Internationale 5-Meter sig til Danmark, hvor jyderne i særdeleshed tog godt mod båden. Yankee blev den første Fem-meter, bygget af den nordjyske sejler Erik Wibroe. Han beregnede, at sammenlignet med en 6mR, så udgjorde byggeomkostningerne for Yankee kun ca. 20%.

Københavnerne fulgte dog trop. H. Møllers Yachtbureau tog i efteråret 1942 det lidt usædvanlige initiativ at bestille ikke mindre end 12 både med videresalg for øje.

Konstruktøren Knud Reimers gik et skridt videre, da Femmeterens succes i Sverige hurtigt gled over i afmatning på grund af stigningerne priser for både med alle mulige raffinementer. Han tegnede en Fire-meter. Det var især noget man kunne bruge i Sorø Sejlforening, hvor man ikke var plaget med sejladsforbud. Efter der fra Bechmann Christensen i Kolding var importeret en 4-Meter, der passede glimrende på de beskedne forhold, bestiltes der yderligere 3 både hos Knud Jensen i Roskilde.

Ønsket om den fællesnordiske konstruktion havde været i mølposen nogle, men i 1941 blev den atter halet frem i lyset:

”Baaden skal” stod der i oplægget til konkurrencen om båden, ”være sødygtig. Konstruktionen skal være saadan, at baaden er nem og billig at bygge. – Dommerkomiteen vil først og fremmest lægge Vægt paa, at den er egnet til fabrikmæssig Seriefremstilling. Muligheden herfor og maa- den, hvorpaa det kan ske, bør paavises i Forslaget” (...)

”Betingelsen for at vinde Udbredelse var, at det blev en

smuk Baad med gode Linier. Alle Konstruktioner skulde være af en saadan Art, at baadene kunde bygges af Amatører.” Måske havde svenskerne en anden opfattelse af gode linjer, eller måske var de bare i besiddelse af de fornødne materialer. For mens der stort set intet skete på byggefronten i Danmark efter den fælles enighed om en nordiske konstruktion i 1942, oplevedes der et sandt boom i det svenske. Den klinkbyggede platgatter skilte sig unægtelig ud fra de eksisterende bådtyper, og den nazistiske besættelse lettede ikke adgangen til byggematerialer.

29.august 1943

Foråret 1943 viste sig vejrmæssigt fra den milde side. Vinteren slap hurtigt sit tag, og med de materialer, der nu en gang var til rådighed, kunne forårsklargøringen begynde. Også storpolitisk var der opbrud; Det tredje rige viste sig ikke at være et tusindårsrige. Først ved Stalingrad og senere i Nordafrika lykkedes det at dæmme op for nazisternes militære fremgang. Det fik hurtigt en afsmittende effekt i Danmark, hvor samarbejdspolitikken hen over sommeren 1943 led en krank skæbne. Uroligheder blussede op flere steder i landet, og med udsigt til at flåden ville komme under tysk flag, tog flådecheferne tidligt om morgenen den 29. august 1943 initiativ til at sænke alle flådens enheder.

Danmark var i undtagelsestilstand, og herunder var der generelt forbud mod lystsejlad. Rundt om i landet blev der givet dispensationer for en dag ad gangen, men det almindelige billede var, at sæsonen var slut. Fra rigspolitichefen blev der givet tilladelse til en enkelt sejldag: nemlig den 26. september, hvor alle fartøjer, der ikke lå i deres hjemhavn, havde dagen fra solopgang til solnedgang til at komme frem til deres liggeplads for vinteren.

Hen over vinteren 1943-44 så en kreds af jyske sejlere muligheder på Silkeborgsøerne. Her kunne der loddess vand på op mod 20 meters dybde, hvis man altså undtog de snævringer, hvor søerne mødes. Her måtte man nøjes med ca. 1½ meter, hvilket alligevel, om end med forsigtighed, gav plads nok. Det helt store ryk-ind blev der dog ikke tale om:



Restriktionerne medførte, at der skulle sejles meget tæt på kysten ved København. Og det trak publikum til.

Den 10. april 1944 lempedes der på forbuddet, og der blev der åbnet for sejlads på Isefjorden, Roskilde-, Præstø-, Kerteminde-, Odense-, Mariager- og Randers Fjord. På Horsens Fjord kunne der kun dispenseres til en konvojsejlads, hvor et antal både blev trukket ud gennem fjorden til Snaptun. Her kunne Horsens-sejlerne så ligge i havn som sommerhusbeboere – men dog med fremmed

vand under kølen. Midt på sommeren fik man dog også i Horsens forhandlet sig frem til en dispensation. Lignende forsøg blev gjort med både Københavns havn og Limfjorden; men uden resultat.

Sejladsforbuddet var i sin udformning tænkt som et forbud mod, at bådene kom i vandet overhovedet. I de havne, der

var under bevogtning, kunne der dog dispenseres, hvis oplægningen sommeren over var forbundet med en værdiforringelse af fartøjet. I så fald skulle der hen over sæsonen være nøje tilsyn med båden; motoren skulle demonteres, sejl og årer måtte ikke være ombord. Var det ikke muligt at fjerne roret skulle rorpind/rat som minimum være fjernet fra båden.

Den nat de sprængte Langeliniepavillonen

Den appetit, der allerede havde vist sig for sejladsen på Isefjorden, fik kun yderligere næring med de begrænsede udsigter for sommeren 1944. Efter udsættelser både den 14. og den 21. maj kunne 68 københavnske både slæbes rundt om Kronborg og ind til sejlerparadiset syd for en linje mellem Hundested og Rørvig. 4 dampere stod for bugsering, der tidligt om morgenen den 10. juni startede fra København. Ved aftenstide nåede de målet, og herfra skulle de tilriggede både klare sig selv. Det stille vejr havde været en fordel under bugseringen. Så snart eskadren var inde i de tilladte sejladsområder, blev der givet los fra dampernes side, og bådene måtte klare sig selv. I den svage aftenluft søgte de ind mod Lynæs, der var aldeles uforberedt på sejlerinvasionen.

Samme nat var man også helt uforberedte på Langelinie i Københavns havn. Medlemmer af det dansk-nazistiske Schalburgkorps skaffede sig adgang til Langeliniepavillonen. Korpset havde gjort det til sit kendetegn at hævne de tiltagende danske sabotageangreb. Tivoli, Studentergården, Den kongelige Porcelænsfabrik og altså Pavillonen på Langelinie var alle blandt gruppens mål. Bygningen var rejst i 1902 og tegnet af Frits Koch og fungerede bl.a. som klubhus for KDY. Efter først at have taget klubbens pengebeholdning sprang de bygningen i luften med 120 kg sprængstof.

På Isefjorden kunne sejlerne om søndagen fortsætte fra Lynæs og ned gennem Roskildefjorden. Nogle blev liggende i Frederikssund, og andre fortsatte til Roskilde, hvor havne-

myndighederne havde udlagt ekstra bøjer til de fremmede sejlere.

Modstanden mod besættelsesmagten blevet kun yderligere optrappet hen over sommeren. Der var folkestrejker over hele landet - med undtagelsestilstand til følge. Ikke blot på landjorden. Efter sommeren '44 var der ikke meget sejlds i de danske farvande. Der var få undtagelser. Pludselig kunne der komme meddelelse om mulighed for sejlds en enkelt dag. Regn eller stille, så var det med at komme ud.

Det mest opløftende med slutningen på sæsonen 1944 var, at det stod klart, at krigen nærmede sig sin slutning. Ved starten på sæsonen i 1945 blev Danmark befriet, og de danske farvande kunne igen besejles. Ikke helt uden risiko. Minefaren var i visse områder et problem i årene derefter. Minefelterne blev ganske vist strøget; men løsrevne miner udgjorde en risiko. Materialemanglen blev heller ikke afskaffet med befrielsen. Tømmer, spigre, seildug, maling og lak var ikke frit tilgængeligt på hylderne de første år; men lystsejladsen kunne dog så småt udfolde sig, som før besættelsen.

Krige har det med at fremme en teknologisk udvikling. Dette gjaldt også før den anden verdenskrig, og et af de områder, der fik umiddelbar betydning for lystsejladsen var krydsfineren. Efter at være brugt til flyproduktion, skabte plywood'en i den vandfaste udgave en central rolle ikke mindst for jollesejladsen fra 1950'erne.

Men det er en helt anden historie.





The Rudders, amerikansk blad, maj 1927. Det oplyses at båden er dansk bygget, og ellers ikke yderligere.

Bådebygger Høyberg

Af Ove Juhl

På bagsiden af det seneste blad ses et postkort sendt fra Norge af motorbåden Danois, i teksten kan det ses, at den er bygget i 1912 af bådebygger Høyberg, tilhørende Grosse-rer H. Jørgensen og solgt til Norge 1915. Det måtte undersøges nærmere.

Postkortet er fundet på et loppemarked i Sverige af Michael Robert, som offentliggjorde kortet i facebookgruppen "Vi

som älskar träbåtar" med spørgsmålet om, hvor vidt nogen skulle kende bådens historie. Svaret kommer fra Norge, at båden ligner Miren III, som sejler i Oslo og er ejet af Tord Lier.

Snakken om båden fortsætter i facebookgruppen "Furuholmen Motor Yacht Club", hvor Tord oplyser, at der i Miren III er spor efter en skorsten lig den på postkortet. Tord har købt båden i Ålesund af broren til den tidligere ejer, som er død. Huset, han boede i, er brændt sammen



Høybergs bådbyggeri, kilde:

<https://kbhbilleder.dk/kbh-museum/51728>

med bådens papirer. Forespørgsler i Ålesund har ikke givet nogen spor at gå efter.

DFÆL fik så en forespørgsel, om vi skulle kende noget til båden. Det gør vi ikke, men kunne sige at det sandsynligvis er bådbygger Høyberg, tidligere Høyberg & Weiss, der har bygget båden på postkortet.

Grosserer H. Jørgensen er det ikke lykkedes at finde. Der var for 100 år siden 65 personer med navnet Jørgensen og titlen grosserer.

Ejeren af Miren III har kontaktet KDY for at høre nærmere om Danois, KDY har svaret følgende:

Citat "Det eneste jeg kan finde er, at det var Cigarfabrikant Holger Jørgensen som ejede båden, og den er bygget i København af Høyberg, og at den er bygget i 1914 ifølge vores bøger. Den er rigget som en skonnert. Motor fabrikat er Gardner 4 takt, slaglængde og diameter 115/102 og 20 HK." Citat slut.

Cigarfabrikanten er fundet, men det er ikke lykkedes at finde noget, der forbinder ham til Danois.

Hvem er Høiberg?

I DFÆLs register står Høyberg & Weiss som byggested for 7-meteren Tertia, der er bygget i 1910, i Bogen om Meterbåde ses, at de også har bygget to 6-metere Bis og Gylfe, de er begge bygget i 1908. I det hele taget har året været et travlt år, da de også byggede en 18 tons motorbåd, Svend. I 1911 byggedes to motorbåde, Éen på 9,6 meter og Else på 7,44 meter.

En søgning på Høyberg & Weiss på mediestream.dk bragte som det første en artikel om bådbygger Weiss' død d. 26. marts 1911. Efter Weiss' død fortsatte Høyberg med bådbyggeriet.

På postkortet er Høiberg stavet med i, det skal man nok ikke lægge så meget i, på kbharkiv.dk ses også Høyberg stavet med i, hans fulde navn er Peter Andreas Emanuel Høiberg, ifølge kilder på internettet er der dog ingen tvivl om at stavemåden i 1910erne er Høyberg.

Det kan ses i Danske Lystfartøjer 1937 at Høyberg har bygget mindst 15 motorbåde i perioden 1912 til 1927. Der er også bygget 6 sejlbåde.

Tema:

De gamle motorbåde

Den senest byggede motorbåd er Larsane bygget i 1927, den er også i Dansk Sejlunions fartøjsregister 1962. For ca. 15 år siden kontaktede ejeren af Larsane DFÆL, den lå da i Frederikshavn. Larsane er måske den eneste motorbåd bygget af Høyberg, der stadig er bevaret i Danmark.

7-Meteren Tertia blev i 2004 restaureret med midler fra Egmontfonden af bådebygger Henning Krolmark, Hou Bådebyggeri, Tertia sejler i dag med handikappede. I blad nr. 81 (kan ses på hjemmesiden) er der en beretning om Tertia. Høyberg modtog ved Fiskeri og Motorudstilling i 1912 på Islands Brygge en ærespris for bedste skandinaviske, mindre motorbåd.

Det er ikke lykkedes at finde et foto eller andet, der viser, hvilken båd, han fik æresprisen for.

Ved Fiskeri og Motorudstilling i 1912 blev motorerne udstillet i en hal lige ved havnen, som motorbådene lå i, og det var muligt at komme på prøvetur med bådene.

Her ses en anden motorbåd, Jarl, der deltog i udstillingen. To artikler fra tidens aviser skriver, at der hos Høyberg og Olsen er bestilt en Motorkrydser til England, som er konstrueret af Henry Hansen.

Hvem er bådebygger Olsen? I 1937-registret er der en båd, bygget af Olsen, København, det er motorbåden Aage, bygget 1915. Der ses flere annoncer i tidens aviser, hvor en bådebygger A. Olsen, Tuborg Havn, sælger både.

I mange af tidens aviser er der annoncer for både formidlet af bådebyggerne, så de har haft en lille forretning med formidling af både, det er jo også dem, der har haft den daglige



Lystbaaden »Jarl«. 18 HK. »Wolverine« Motor.



Danois og Miren III, Tilhørende Grosserer H Jørgensen Solgt til Norge 1915. Samme båd eller er de bare ret ens..?

kontakt til bådejerne, når bådene blev sat på land i vinterhalvåret.

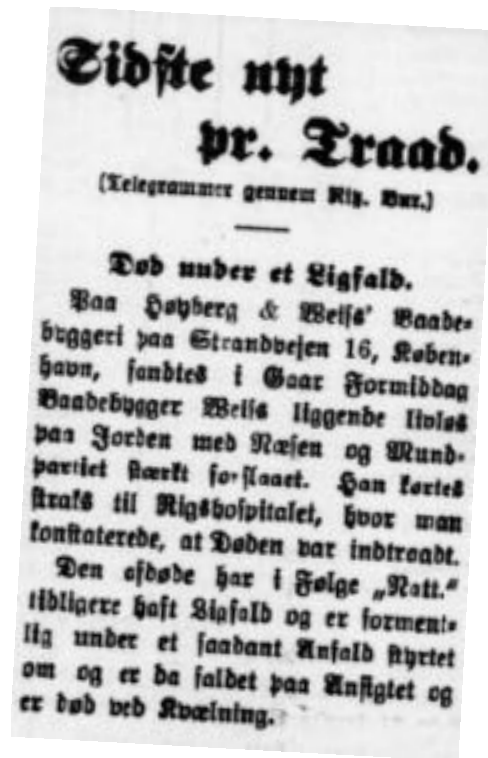
Henry Hansen er også nævnt i 1937-registret som konstruktør af to motorbåde: Joy, bygget hos Møller Andersen, Strandmøllen, i 1913 og Meteor, bygget hos Høyberg i 1929.

I juni 1915 ses en annonce på en elegant motorkrydser bygget i 1914, den er 42 fod med en 20 hk Gardner motor. Kan det være Danois? Det er samme motor, som KDY oplyser, der skulle ligge i Danois.

Det er ikke lykkedes at finde ud af, om båden på postkortet er Miren III. Det er til gengæld næsten sikkert, at det er Peter Høyberg, der har bygget båden på postkortet, og det kan tænkes, at postkortet er trykt i forbindelse med Fiskeri og Motorudstilingen på Islands Brygge. Om det er den båd,

der ses i annoncen, er ikke sikkert, men det er sandsynligt, at båden er solgt til Norge i 1915. Om båden er bygget 1912 eller 1914 er usikkert, men man kan ikke der har været en motorbåd bygget af Høyberg med på Fiskeri og Motorudstilingen.

Bådebygger Weiss dødsfald blev omtalt i flere aviser.



Det kan også være sandsynligt, at kontakten til England er skabt på udstillingen.

I The Rudders, Maj 1927, vises et foto af en motorbåd, og det angives, at den er bygget i Danmark, men ikke af hvem eller hvor.

Med ca. 1000 motorbåde i 1937 registret og de mange annoncer på motorbåde ses det, at motorbåde var populære i starten af det 20. århundrede. Vi ved ikke meget om de både, og motorerne har sandsynligvis haft en forholdsvis kort levetid, da de lige som i dag har et kort liv i en båd med

Elegant Motorkrydser

billig til Salg.

En elegant søsnacende 42 Fods Motorkrydser, bygget af Ege og Mahogni, stor praktisk indrettet Salon, Manøvrerum, Cockpit W. C. og Pantry, 6 Køjpladser, forude Folkelugaf. Installeret med en 4-cylindret 20 Hkr. Gardner Motor. Alt nyt fra Efter Sommer, da den kun benyttedes nogle få Maanedes. Anskaffelsessum ca. 16,000 Kr., sælges nu for kun **godt** det halve. Billet. nrk. G. H. R. 2490, modtager Berlingske Tidende.

mange koldstarter. Konstruktorerne af motorbådene er sjældent nævnt, så der har måske ikke været så stor prestige i at bygge motorbåde.

Mange af oplysninger-

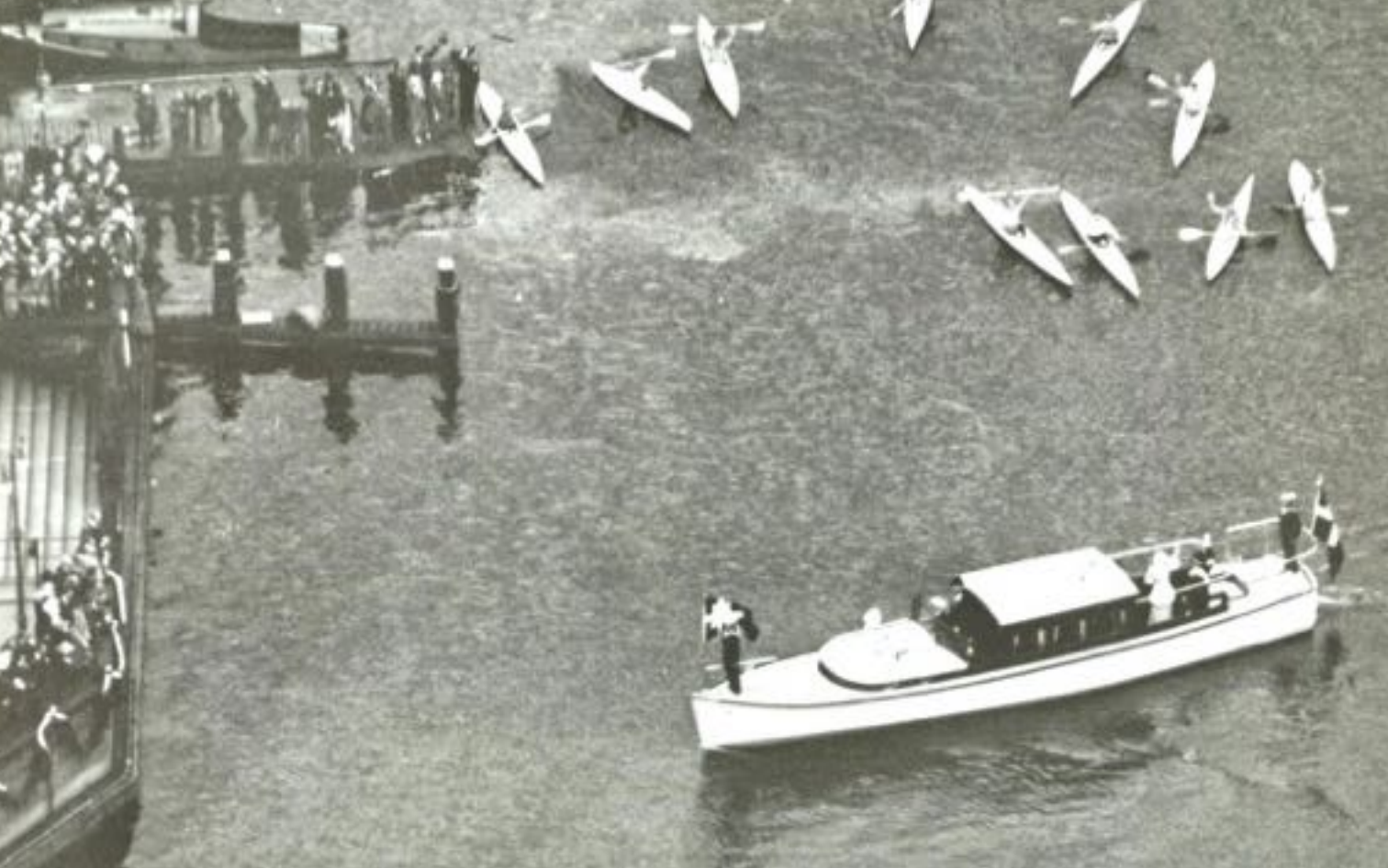
ne til artiklen er fundet på www2.statsbiblioteket.dk/mediestream/. Der er fri adgang på deres hjemmeside til alle aviser, der er over 100 år gamle, det vil sige frem til 1920, og på mediestream kan det ses, hvor man kan få adgang til de øvrige aviser.

Der er også fundet oplysninger på Københavns Stadsarkiv, www.kbharkiv.dk

Kim Degn Hansen har fortalt og vejledt om mediestream.



Larsane, foto fra omkring 2004.



Chaluppen BEHARI

Af Bruno Müller

*Kilde: Hanne Lundholm & Søværnets Materielkommando
Artiklen er venligt udlånt af Frederikshavns Træskibslaug*

Man kan stadig i lystbådehavne se at der ligger det vi kalder en Chalup! Mere eller mindre ombygget, men stadig, at de fra dengang at de blev bygget på værftet, var holdt i den gode stil der fraveg og udskilte sig fra de andre både på

lystbådehavnene. Ordet Chalup var nu til dags sjældne på vore havne, - og det navn kom af det franske "Chaloupe" og skulle forstås som en "lille" båd, hvad det absolut ikke var. Det skal dertil siges at disse fartøjer fandtes i alle mulige udgaver, - lige fra en lille båd og en mellemstor spejlgattet robåd med syv roere i hver side. Chalupper blev især brugt i forbindelse ved orlogsfartøjer før i tiden til transport af personer.

Senere dukkede motorchalupper op, hvor i dag vi betragter det mest i forbindelse med, - at når vi ser noget i TV med f.eks. kongeskibet.

For disse chalupper er det typisk i dag, - for nogle er over 100 år og med en længde på 13 -14 meter. De kunne skyde ca.16 "knobber", og var bedst egnet til sejlads i sundet og fjorde.

De fleste var bygget, især til kongehusene, og i de bedste materialer som lærk på eg, mahogni, egespanter, asketræs-svøb, - og med saloner der var helt overdådige!

De sejlfolk der har haft evnerne og tiden, er i dag med til, at der stadig på havet og havnene kan ses kulturen fra den-gang.

De kongelige og søværnets chalupper kom mange gange i "Vinterhi" på forskellige værfter rundt om i landet, hvor man havde de medarbejdere der stadig "kunne det der" ældgamle håndværk.

I det nordjyske var værfter som Sæby, Strandby, og Mathis i Aalborg i perioder udpeget til at lave eftersynet og vedligeholdelsesarbejdet. Længere nede i landet deltog ligeledes Fåborg Værft.

I nyere tid har chalupperne haft base på Flådestation Frederikshavn, - hvor kongeskibet har hjemsted om vinteren. Undertegnede købte i sin tid en ombygget chalup i Strandby, ved Frederikshavn der hed BEHARI.

Den kom til at ligge på Rønnerhavnen også Frederikshavn,



hvor der i øvrigt fandtes en del træskibe der eventuelt havde sejlet engang som chalupper.

I øvrigt kan vi, nu til dags, med glæde se et velfungerende "Frederikshavn Træskibslaug", der med en veltrimmet organisation holder de på de gamle traditioner.

Jeg erfarede hurtigt, at selvom jeg var uddannet grovsmed, maskinist og 35 gode år som minedykker i Søværnets Minørtjeneste og så duede det ikke, - at jeg var blevet "Skibsreder" med ædelt træskib!

Havde jeg ikke haft mine gode venner på Rønnerhavnen med bl.a. Erik "(Skibs)Tømrer" Sørensen og Michael Mikkelsen, - så havde det været vanskeligt for mig at holde standarden på det gode fartøj. Jeg fik "allernådigst" lov at passe maskinen og ellers at male udenbords! Samtidig, - at når den var på land, at skrabe det overskydende beg af når den var blevet kalfatret. *Det var også sikkert bedst!*



Tema: De gamle motorbåde



BEHARI 36 fod

Chaluppen blev bygget i lærk på eg i 1947 ved Orlogsværftet på Holmen i København og sejlede mest mellem Holmen og forterne i Øresund.

Søværnets Materielkommando oplyste i 1997 at den angiveligt tjenesteligt har tilhørt Kontra-admiral Dahl, (1895-1955). Han blev i 1951 chef for kystbefæstningen og Sundets Marinekommando.

Sektionschef Hans Helge Madsen, Søværnets Materielkommando, beklagede vedr. rygter om, at HKH Arveprins Knud, der var chef ved "Lynetten" og "Dragør fortet", skulle have disponeret tjenesteligt over chaluppen.

Det har man i arkiverne ikke kunne finde materiale om.

Forløb af øvrige ejere

Tobakshandler Bent Tobiasen, Horsens, solgte båden d. 1.11.1972 til

Maskinmester Peter Eriksen, Horsens, hvor den hed "Binca" Ahlmann Thellefsen, Ålbæk, købte båden af Maskinmester Peter Eriksen i 1976

Ahlmann Thellefsen, Ålbæk, solgte båden til Bendt Lundholm, Strandby, d. 5.7.1986, hvor navnet blev ændret til "BEHARI", der stod for **B**ent - **H**anne - **R**ikke.

Bent Lundholms hustru, Hanne Lundholm, Strandby, solgte i 1997 båden til Karin Müller, Frederikshavn, hvor den fik bådplads i Rønnerhavnen i Frederikshavn.

Efter at Karin Müller afhændede den i ca. 2002 til ny ejer i Understed, Frederikshavn, vides der ikke mere om BEHARI's eksistens.

FAKTA

Længde: 10,38 m

Bruttotonnage: 3,9

Bredde: 2,15 m

Nettotonnage: 1,1

Dybde: 1,20 m

BMC 70 HK 1,8 l.- 4 cyl. motor,
diesel, ferskvandkølet



Der gik rygter om, at HKH Arveprins Knud, der var chef ved "Lynetten" og "Dragør fortet", skulle have disponeret tjenesteligt over chaluppen. Men det har aldrig kunnet dokumenteres. Men det er måske med chalupper som med Misse i Matador - de drager...



Rylens triste skæbne

*Af Birger Petersen
Frederikshavns Træskibslaug*

Alt har sin tid ... desværre også de gamle træskibe ... endnu et klassisk klenodie vil snart blive offer for saven.

L/Y "Rylen" af Frederikshavn får snart dødsstødet ... dog er der meget godt i damen som kan genbruges.

Ejeren af skibet Jan K. Nielsen, kendt af mange i Rønnerhavnen, har doneret skibet til et projekt under ledelse af Ole Guldsmid fra FGU Vendsyssel, ude i Elling, som har gode ideer med det stakkels skib.

L/Y "Rylen" blev bygget på Fur i 1956 som Toldkrydser,

efter Chalup konceptet, hun er 31 fod lang, og hun har en 4 cyl. Leyland på 38 hk.

I hendes storhedstid blev det til mange ture i skærgården og de hjemlige farvande, for familien Nielsen, Jan har talt om deres ture til skærgården ... det var ren hygge på 1. klasse og skibet nød mange misundelige blikke fra alle folkene i glasfiberbådene.

Grundet særlige omstændigheder, har skibet desværre stået på land i en årrække, hvilket tydeligt har sat sine spor, hun er blevet det man kalder et rigtigt godt håndværker tilbud. Planen er i skrivende stund, at pille motoren ud af hende,

som der så skal arbejdes med i Elling, skroget får saven ... dog vil man, hvis man mener det er muligt, bruge stævnen til et større projekt, resten bliver finsorteret ... alt det ædle brugbare Cuba-mahogni skal gemmes og genbruges. Jer som har og har haft Jeres gang på Rønnerhavnen, kender skibet godt, det samme gør sig gældende for et andet gammelt klenodie L/Y"Mike" som den legendariske,

Havnebetjent Villy K. Nielsen ejede i mange år, nu skænket til hans barnebarn, er også snart blevet til et godt håndværker tilbud ... og skal hun reddes, er det snart ved at være

sidste trin på gangwayen. Frederikshavn Træskibslaug vil altid være behjælpelig med råd og dåd ... man har folk i laug der ved alt om træskibe, så min opfordring til kommende bådejere ... *køb og red et træskib* ... inden den klassiske kulturarv lider samme skæbne som den engang så stolte L/Y"Rylen"...

Tema: De gamle motorbåde



Store flyttedag på museet:

"Gjemt, men ikke glemt"



Måge nr 30 "VALONA" fra 1913 sættes af ved det nye depot ved Rødeledsvej. Mon porten er stor nok?

Tekst og billeder Jørgen Heidemann

Titlen, fra en af H. C. Andersens mange historier, kan stå som motto over denne beretning om ellers ikke set museumsbåde og deres flytning i 2019.

Damnarks Museum for Lystsejls fik i 2016 en kærkommen lejlighed til i en tidligere værftshal på Frederiksøen inde i Svendborg at kunne udstille flere – og større – af samlingens både, som ikke kunne rummes i den tidligere staldlænge på Valdemars Slot.

Men andre af dem var der ikke plads til, heriblandt en del, der trængte til renovering, før de egnede sig til at vise frem. De forblev derfor i slottets maskinhus og udenfor - til senere at blive taget hånd om.

Men 2019 havde nyere brugere af ejendommen andre planer om anvendelse for dette hus, så museets deponerede både skulle ud.

Ved velkommen velvilje lykkedes det at finde en p.t. ubrugt hal, tidligere anvendt af Svendborg Vinkompagni i byens nordlige udkant – dér kunne en del af de gemte, men ikke glemte, både så være, så længe hallens nye ejere ikke har brug for pladsen.

Ikke tilgængeligt for publikum, men et fint opbevaringssted, hvor bådene har det godt.

I løbet af 2 marts-weekends var derfor trommet mange af museets frivillige sammen til at håndtere flytningen, der fik god hjælp af bl. a. de vognmænd, der hjælper museet ved søsætninger o. lign., så der blev hektisk aktivitet.

Og den faste stab havde den – noget belastende – opgave at udvælge hvilke både og andre effekter, der skulle/kunne flyttes og hvilke, man måtte se i øjnene, at man måtte give afkald på fortsat at skulle have i samlingen. Ingen nem opgave, for disse både var jo kommet der, fordi ”nogen” af god vilje havde villet give dem videre til fremtidens erindring om noget, der var en gang. Et dilemma, som sikkert plager mange andre museumsfolk rundt omkring. Det endte med, at ca 20 ud af museets ca 120 udstillede og ikke-udstillede fartøjer af vidt forskellig art ikke findes mere.

Det var lidt af et puslespil at få rangeret bådene ud, de havde været tæt sammenstuvet derinde. Og deponering gennem en del år havde aflejret mængder af støv, så der stod også rensuling på programmet.

Den første, der kom ud, var museets folkebåd F D 2 ”Gill”, der – sammen med den Gerhard Rønne-tegnede ”Runa” fra 1910, som nu er udstationeret og plejes fint i Skovshoved blandt engagerede bådfolk – udgjorde museets sejlene flåde i museets første tid. ”Gill” er en af verdens allerførste folkebåde, fra den første serie i Sverige i 1942, da den sejlede som F S 26 under navnet ”Gunga Din”.

Og så går jagten ellers videre inde i hallens halvmørke. Noget af det næste, der trækkes ud i dagens lys, er en åben skolebåd ”Vi Vil” konstrueret af Knud og Bjørn Olsen og byg-

Gill” først ude og først vasket – efterfulgt af ”Valona”.



get til Præstø Sejlklub i 1945.

Den har også – for længe siden – været en af de sejlene museumsbåde. F. eks. til DFÆL-stævne i Præstø 2001.



”I røg og damp”? I hvert fald i vandtåge, når støv fra adskillige års opbevaring i hallen skal spules af ”Flickan”, Knud Reimers International 5-meter 5D8 fra 1943.



Og hvad har vi så her ? – nåh ja: det er jo den allerførste
 klassespidsgatter: S 30 D 1 "Passat", tegnet af G. Berg 1929
 og bygget i Horsens 1931.



Det så snævert ud på overskriftsbilledet, men – Okke, jo: der
 var rigelig frihøjde til at få "Valona" indenfor på den nye
 adresse.



Billede t.v.: Så er 6m R "Cutty" 6 D 42 fra 1931 løftet fri.
 Klassisk Træbåd følger renoveringen af Cutty løbende.
 Billede for oven: Det kneb med at få Cutty ind gennem
 porten til det nye depot, men ruffet kam af, og så gik det.
 Alligevel en del af renoveringen...



*Hen på eftermiddagen
den 30. marts er det
meste så ved at være
på plads.*

Jørgens bøn til læserne...

Jeg vil gerne agitere for, at de af Jer, som endnu ikke er medlemmer af museets støtteforening, indmelder Jer. Museet er trængt på flere måder: dels økonomisk, og dér er medlemskontingenter altid til gavn, selv om det enkelte beløb måske ikke rækker voldsomt langt. Men også – og måske især – fordi museet mangler lidt bevågenhed, så : jo større kreds af støtter, jo mere syn

ligt bliver det, at dette er et foretagende, der bør nyde fremme. Bl. a. så "Byens vise fædre" kan bevæges til, at museet på Frederiksen ved havnekajen ikke bliver husvildt. I kan indmelde Jer hos Ulla-Britt Lyman på ulla-britt@bentlyman.dk og kontingentet er såmænd bare 250 kr/år for personlige medlemmer.

Jørgen Heidemann

Bådtælling 2020-2021:

Meld dig som deltager!

DFÆL inviterer medlemmer og træbådsvenner til at være med, når flåden af ældre lystbåde af træ i Danmark nu skal kortlægges. Vi kalder projektet for Bådtælling 2020-2021. Bådtællingen skal give os et bedre samlet billede af vores kulturarv. Derfor holder vi de indsamlede data op mod de store, gamle bådregistre fra 1937 og 1962 - og DFÆL's eget fartøjsregister.

Alle kan hjælpe med at kortlægge lystbådene af træ i lokalområdet. Man skal ikke være ekspert på ældre lystbåde for at deltage, men det er en fordel at kunne se forskel på en spidsgatter og en skærgårdskrydser...

Som deltager samler du data om bådene i dit nærområde. Du udfylder et lille spørgeskema - på papir eller via en nem app på mobiltelefonen. Du kan også tage billeder af de både, du registrerer.

Tilmeld dig og kom i gang

Så snart du har tilmeldt dig, får du adgang til spørgeskema på papir og på mobiltelefon. Vi aftaler med dig, hvor du vil kortlægge. Er I flere i samme område, kan I dele opgaven mellem jer. Husk, vi tæller fartøjer både i vandet og på land, velholdte såvel som nødlidende.

Vil du være med til at kortlægge vores

smukke kulturarv, er det nu, du skal melde dig til. Hvor mange både du vil kortlægge, er helt op til dig selv. Lidt er bedre end ingenting.

Mail eller ring

Send en mail eller ring: Vi skal vide, hvad du hedder, hvor du vil kortlægge, din mailadresse, dit telefonnummer.

Mail til kulturarv@defaale.dk

Ring til 2298 1674, Simon Bordal Hansen.

Arbejdsgruppen "Bådtælling 2020-2021" består af Ove Juhl, Preben Rather og Simon Bordal Hansen.



Herreshoff H28

Design L. Francis Herreshoff. Bygget 1946 hos Gourgon Brothers Ship Builders. Michigan ,US. DFÆL register no 793 Aurora, 28 fods sejlbåd sloop rigget. Lgd 8,6m, bredde 2,7m, dybgang 1,1m Maghoni på eg med blykøl og træmast til køl.

Motor Isuzu 21 hk med Hurt Gear.

Jeg bragte Aurora til Danmark i 1993 og adskillige forbedringer er foretaget gennem årene. Båden er sund og uden råd. Aurora har siden efteråret 2014 ophold sig i bådhal på havnen i Nykøbing Mors. Bådvogn kan medfølge. Jeg håber Aurora kan finde ny ejer.

Pris 20.000

Jens Søgaard, Mobil 2344 4962, Mail: jens@jante.dk



22 fods gaffelrigget Lynæsبåd

Bygget hos Tom Jepsen, Lynæs i 1978.

Stærk konstruktion i lærk på eg. Båden er holdt med Linoliesystem. 10 HK Sabb diesel.

Der forestår mindre reparation/udskiftning af bl.a. cockpitkarm og fenderliste.

Der medfølger stort, solidt bådtelt med kraftig dug, samt jollebavn.

Sælges samlet eller delt

Priside: 38000

Kan ses i Frederiksværk Lystbådehavn

Henvendelse: 40825713, Geert Villum Nielsen



Rinda er til salg, 45 kvm Berg

45 m2 klasespidsgatter, Berg 1935. 8,45 x 2,65. Dybgang ca. 1,45.

5 sovepladser, storsejl med gennemgående sejlpinde og rullefok.

Vire 12 totakts benzinmotor.

Afkortet bom og flyttet den lidt højere op på masten for at få plads til en kickingstrap. Samtidig fik båden et større forsejl. Tilsammen gav ændringerne en betydelig forbedring af sejlegenskaberne.

Båden ligger sejlklar i SSFs havn i Sundby, Amager.

Naturligvis er der plads til forbedringer, men den rette mand m/k kan med lidt fornuftig planlægning sejle om sommeren og arbejde på båden i vinterhalvåret. Et telt, 4 x 10 m, kan medfølge.

Prisidé 20.000 kr. Ring til Palle 6177 4079.

Sommerstævnet 2020 og de kommende år

Sommerstævnet i år skulle have været i Frederiksværk. Men vi har måttet aflyse stævnet på grund af corona situationen. Men vi har etableret et fint samarbejde med den lokale sejlklub og med havnekontoret, så vi satser på, at vi kan holde stævnet næste sommer samme sted og med samme fine program. Det arbejder vores lokale stævnegruppe videre med.

Hvis det lykkes at holde stævnet i Frederiksværk i 2021, så vil vi gerne invitere til stævne i Marstal i 2022. Her er lokale folk også med i forarbejdet, og der er gode muligheder for, at et Marstalstævne i 2022 kan gennemføres. Næstformand Ole Olsen er tovholder på stævneaktiviteterne.

Dejlig generalforsamling

DFÆLs lokale medlemmer i Odense, havde sørget for de bedste rammer til årets generalforsamling. Her var der livlig debat om foreningens opgaver, og bestyrelsen fik en kraftig saltvandsindsprøjtning med flere nye kræfter. En af opgaverne for bestyrelsen i det kommende år er at kigge foreningens medlemshvervning og medlemspolitik godt igennem.

Flere besøg hos lokale træbåds miljøer

Så snart det er muligt på grund af coronarestriktionerne, vil bestyrelsen genoptage sin kontakt til de lokale træbåds miljøer. Vi har et besøg i Århus og Middelfart højt på programmet, men afventer lige lidt mildere tider.

Er du med i et lokalt miljø, der gerne vil have besøg og få en

artikel i Klassisk Træbåd, er du velkommen til at kontakte Klassisk Træbåds redaktør eller DFÆLs formand.

Foreningens formand er tovholder på kontaktarbejdet.

Redaktionsgruppe og ny redaktør

Med det nummer af bladet er Preben Rather trådt til som redaktør. Han har også fået etableret en redaktionsgruppe der samler bladets faste skribenter, som ud over Preben er Jørgen Heidemann, Carl Mangor og Simon Bordal Hansen. Redaktøren hører gerne fra flere, der vil bidrage med artikler, fotos eller andet. Fast eller bare en gang i mellem. Preben Rather er tovholder på bladets aktiviteter.

DFÆL's udstillingsaktiviteter

Generalforsamlingen bad bestyrelsen om at kigge på foreningens udstillingsaktiviteter. Hvad vil vi og hvad har vi mulighed for? Det blev der samlet en lille gruppe omkring, og bestyrelsens tovholder på opgaven er Anja Kiersgaard.

Hjælp til træbådsfolket

Vi giver løbende råd og vejledning til træbådsejere og renoivering og vedligehold. Det er en sjov og spændende opgave. Nogle vælger at fungere som en slags mentor for en båd-ejer i en periode, andre gange er det en besigtigelse og en snak på stedet, der skal til.

Vil du være med i dette arbejde, som man helt selv sætter grænserne for, kan du kontakte DFÆL's næstformand, Ole Olsen, der har en fortid som bådebygger hos Brandt Møller i Jægerspris. Ole er vores tovholder på denne opgave.



DFÆL

Tovholderne

Der er mange aktive i DFÆL. Du er velkommen til at kontakte tovholdere, hvis du vil være med eller vide mere.

Formand

Simon Bordal Hansen
formand@defaele.dk

Næstformand

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

Redaktion Klassiske Træbåde

Preben Rather
preben@rather.dk

DFÆL's fartøjsregister

Ove Juhl
oveudby@gmail.com

DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor
c.mangor@gmail.com

Kulturarv, datagrundlag

Ove Juhl
oveudby@gmail.com

Yachtloggen arbejdsgruppe

Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

Københavns Havn projekter

Catja Berge
catjabeck@hotmail.com

NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann
jhe.laptop@gmail.com

DFÆLs udstillinger

Anja Kiersgaard
anja@kiersgaard.eu

Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Sommerstævner

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Fartøjsvurdering

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kontaktperson til TS

Simon Bordal Hansen
formand@defaele.dk

Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe
belami36@yahoo.dk

DFÆL, foreningen

Kalender

10. - 12. juli

AFLYST

DFÆL Sommerstævne
Frederiksværk lystbådehavn

10. juli Bestyrelsesmøde

Skulle være holdt på sommerstævne, holdes som Skypemøde.

Juni 2020 til sommer 2021

Bådtælling, vi kortlægger vores smukke kulturarv.

Hele juli

Langsomt Sjælland Rundt. Start i deltagernes lokale havne.

5. september

Deadline Klassisk Træbåd
Efterårsnummeret

3. eller 10. sept. bestyrelsesmøde

5. eller 12. nov. bestyrelsesmøde

7. eller 14. jan. bestyrelsesmøde

Havsørn 1965

Smuk 34 fods træsejlbåd fra 1965. Havsørn bygget på Storebro Værft. Konstruktør Olle Enderlein. Furllex 200 rullegenua, Storsejl med gennemgående pinde, VHF radio. 2 blus gas. Lod- og log. 230 volt landstrøm med Tystorlader. 18 hk. Yanmar fra 2004. Cokpittelt. Ligger p.t på land i Nivå. Søsættes 2.5.20

Kr.49.000

Stefan Weck

Mikkelborg Park 1,1tv. 2970 Hørsholm

Marianneweck@gamil.com

Tlf 40534854



Knarr O DEN 17

Bygget 1959 af Børresen Vejle.

Båden er i meget fin stand.

Har igennem tiden fået nyt dæk og meget andet fornyet. Harken blokke og beslag, fine sejl 2 år. Træmast i fin stand, Alumast, Suzuki motor, Cokpittelt, Vinterstativ. Står i hal om vinteren

Pris. 90.000

Tlf.26242687 mail.gunnarpet08@gmail.com



Molich One Design

Molich One Design, 34 fod, Hondurasmahogny på lamineret eg, 16 hk Vetus under 700 timer, sejl fra 03 men pæne, kortplotter, selvstyrer, bompresenning, sprayhood, cockpittelt,ankre, vinterstativ og meget andet udstyr. Se billeder under Scanboat.

Kr.95.000.

Lis Nielsen

Tlf: 42258649 27574330 74724330





YACHT SERVICE
SEJLMAGERI
BÅDOPBEVARING
32 TONS KRAN
DIESEL / BENZIN

HCC BÅDEVÆRFT
Marstal

H.C. Christensensvej 2 * 5960 Marstal
www.hccb.dk * info@hccb.dk
 Tlf. +45 62 53 21 27



Bogen om at bevare båden

Udgivet af DFÆL Forlag. Kan købes som e-bog hos Saxo.dk. Søg på forfatterens navn. Pris 75,-

SØGES:

Klassespidsgatter 38 til 45m2

Opgiv venligst pris og stand til:

Mogens Madsen

Trousløkkevej 9, 5960 Marstal,

E mail: tegl7@mail.dk

Tel.: 2044 5953

Derfor skal du annoncere din båd i Klassisk Træbåd

Med en annonce i bladet når du hele træbåds miljøet i Danmark. Vores læsere er ikke bare selv træsejlere, de har også et kæmpe netværk. Og det er lige præcis her, din båd har den bedste mulighed for at finde en ny ejer. Så brug bladet, hvis du vil nå helt ud til din båds kommende ejer.



EPIFANES
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

Vores kendte polyurethane maling kan nu fås i 450 specielle marine farver.

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

Epifanes polyurethane maling er som altid, nem og simple at arbejde med.

Giver en ubeskrivelig hård og spejlglat højglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer til DGS440 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



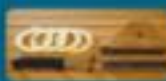
Limning

TDS serie af montering- og sparslepoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

TDS teak cleaner for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggende overflader.



Vædring

Special udvalgte TDS vædring for nem forbejdning af gl. fugemasse, samt forbejdning af teakdæk og lignende.

**WEST
SYSTEM**
EPILANCT

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.



Invitation til at deltage i Øresund paa Langs 8. august

Kapsejladsen arrangeres af Foreningen Maritimt Værksted Hal16, Helsingør i samarbejde med Københavnske Træsejlere, Træskib Sammenlutningen (TS) og Museet for Søfart. Kapsejladsen er åben for alle klassiske træskibe, -både og -joller.

Planlægning og yderligere information kan indtil videre følges via Facebook på Maritimt Værksted Hal 16s side og på www.mfs.dk/hal16

Gaffelrigget 20 fod Lynæs-jolle

Jollen er bygget i 1973 af bådbygger Henrik Jensen Fåborg. Lærk på Eg. Båden er i sund og god stand.

Af tilbehør kan nævnes, påhængsmotor 5 hk. mariner, vhf radio Furuno med AIS modtager og Geonav gps/navigatør.

Båden er fuldt udrustet til langturssejlad.

Af ture kan nævnes Norske vestkyst samt Shetlandsøerne. Båden ligger i Korsør fiskerihavn.

Pris 35.000 kr

Henvendelse til Dick Petersen telefon 58373979



Havsörn 1

Mahogni-sejlbåd med teaktræsdæk tegnet af Olle Enderlein og bygget på Storebro værft med byggenummer 219, mlm 1962 og 1964. Velholdt skrog, sidst i vandet 2017. Vinduer er afmonteret. Sejlgarderobe intakt med storsejl, genua, stormfok, spiler. Ny sprayhood og cockpit kapell. Alumast. Desuden medfølger redningsflåde af ukendt årgang samt kraftigt bådtelt i galvaniseret stål og 4 båd-støtter.

Båden har været søsat i 2018. Volvo Penta Motor. Kan beses efter aftale.

Pris 35.000 kr, bud modtages
stiganielsen@gmail.com



TRÆBÅDEN PÅ KRYDS OG TVÆRS

 100 TÅ 500 240	1	2	IL	SPILK SUNDET	JOL S RIG	0	1000000	PAROL RIGU	DIG	ITALIENS ADRIAT KARIB	NASJINE	PRFF	ENG	FRS	MR	SD CAT	SDRPER
MOD 3 1967								VR TUP									
BUTILL				END DNE		2											
REFRIM							1000000 PRF				LR TUT		1000000 RATF- RENDE			TOHE 1000000	
MAL			FRS MAL					1000000	1000000								
AARHUS VADIT ELJE				ETOR YMSI													
SPAND SANDU STANDEN								BARO MULLR VANDU									
		3 Te- NFTER								PIET WENST							
UNNET				RIID STROM													
GRA DEN								LYS TIC									
DRENG																	
TILSAMMEN																	



Illustration af John Hakmann - bagsiden ser anderledes ud, fordi vi skal give plads til adressefelt , som vores nye distributør, Bladkompagniet, skal bruge. Din adresse printes på samtidig med, at bladet trykkes. Og vi håber, at alle blade finder frem til medlemmerne!

ISSN 1902-0163