

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 149 vinteren 2021-22



★ I ÅBEN JOLLE TIL FINLAND

★ CHILI-TESTEN, SE RESULTATET

★ OKTOBERSEJLADS UD TIL FYRET

ØRESUND PÅ LANGS - NU KOMMER VERSION 2



Nr 149, vinter 2021/22

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

Redaktion og annoncer

Preben Rather
blad@defaele.dk
2175 2070

Tryk

Step, Svendborg

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 aktive side på Facebook.

Bidrag til bladet

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

Næste nummer

I din postkasse medio marts.
Deadline 7. februar 2022.

Bestyrelsen og kontakt

Simon Bordal Hansen

Formand

Bygaden 72

4305 Orø

2298 1674

formanden@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

5055 9367

anja@kiersgaard.eu

Preben Rather Sørensen

Redaktør

Ladby Longvej 29

DK-4700 Næstved

Danmark

2175 2070

blad@defaele.dk

Jørgen Heidemann

Suppleant

Peter Hansen

Suppleant

Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved
Dorthe Christensen.

2010 7141

medlem@defaele.dk

Lokale initiativer

Ø-Havet, Sydfyn

Carl Mangor

5058 1055

c.mangor@gmail.com

Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe

4088 1900

traesejlere@gmail.com

www.traesejlere.dk

Fjordsejlerne - Isefjord

Simon Bordal Hansen

2298 1674

post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen

2049 3774

birger-bp@webspeed.dk

Træskibsforeningen i Århus

Torben Moeslund Andersen

2087 7936

torben@thorsvej9.dk

www.skibslaug.dk

Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

Asger Brodersen

6160 1479

asgerbrodersen50@gmail.com

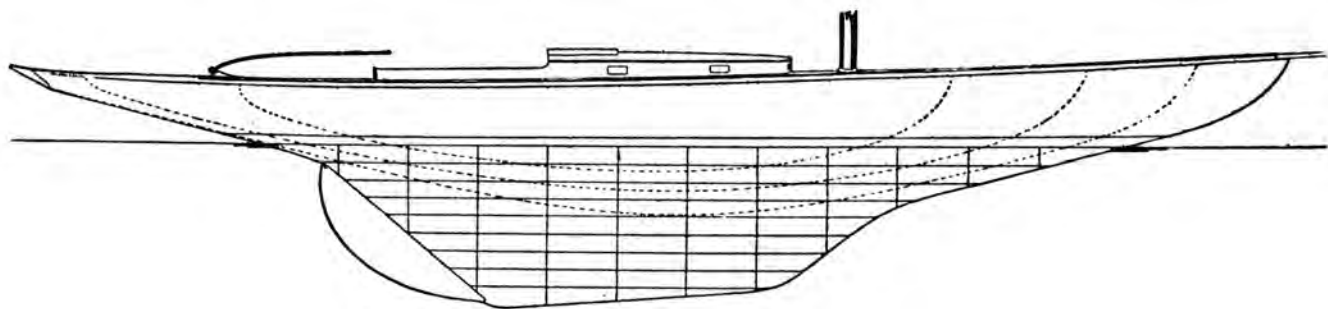
Hal 16, Helsingør

Facebook: Hal 16 maritimt værksted i
Helsingør

www.mfs.dk/hal16/

Indhold

<i>Martins eventyrlige rejse med nordøst</i>	4
<i>Chili-Testen</i>	16
<i>Øresund På Langs, version 2</i>	22
<i>Oktobersejlad til fyret</i>	26
<i>Fartøjeregisteret byder dig inden for</i>	32
<i>Træsejlere, korte nyheder</i>	34
<i>Marstal Ohøj, sommerstævne 2022</i>	40
<i>Nyt fra foreningen</i>	42
<i>Annoncer</i>	44
<i>Krydsordet</i>	47





MIG OG MIN BÅD

TANYA THE EVIL

Martins eventyrlige rejse mod nordøst



Tekst: Simon Bordal Hansen, Foto: Martin P.D. Jensen

En historie skal jo begynde et sted, og den her gør det midt om natten.

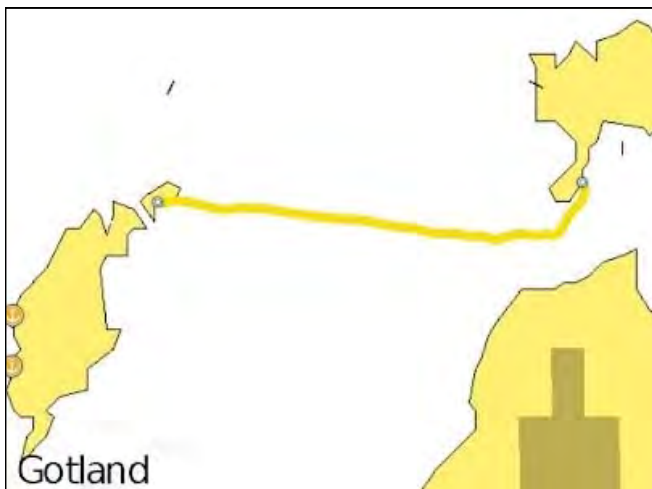
Forestil dig, du befinder dig i en åben jolle midt ude på Østersøen et sted mellem Gotland og indsejlingen til Rigabugten. Din båd stikker 60 cm, men der skulle være vand nok under kølen, for nogle steder er havdybden over 200 meter. Og det er så her, du er.

To sprydsejl driver båden frem, og skulle vinden løje, er der den lille 5 hestes påhængsmotor. Men vinden løjer ikke, den er snarere ved at tage til, og vejrudsigten har da også fortalt, at vinden sidst på turen drejer mod nord og kommer

op over de 11 meter i sekundet. Der skulle du gerne været nået ind i læ i Rigabugten.

Der er virkelig mørkt her i augustnatten. Men det passer dig godt, så kan du meget nemmere holde styr på den stadig strøm af skibe, som passerer her. Store fragtskibe, fiskefartøjer, tankskibe. Lystbåde ser du stort set ikke. Og hvordan er der egentlig at sejle inde i den lavvandede Rigabugt..?

Det kan du jo tænke over, medens din lille båd arbejder godt i søen. Din teori om, at dens længde på 19 fod passer godt til bølgelængden her i Østersøen, er vist ikke helt forkert. Og skroget, der er en krydsning af en Bornholmsk ege og en ditto fra Blekinge, har ikke problemer med et hav, der



Skærmpoint af den sejlede rute tværs over Østersøen fra Gotland og ind i Rigabugten.

kan vise tænder. Nu er det bare med at holde udkig og gå agten om alle de mange fartøjer, som krydser din kurs. Men lige netop det med at holde udkig om natten og tolke fartøjernes lanterner, det er du jo flasket op med i dine mange år som fisker også i vandene nord for Bornholm.

Så rejser bølgerne sig

Så da vinden - lidt før end du havde regnet med - alligevel frisker betydeligt, og bølgerne rejser sig og når over de halvtanden meter og videre mod de 2,5, klarer båden det stadig godt, og det skal den også, for der er intet alternativ til at nå frem og ind i læ i Rigabugten. Men jo mere vinden går i nord, og jo tættere du skal gå til den for at holde din kurs, des mere begynder vandet at slå ind over. Bølgerne bliver ved med at rejse sig, der er hvidt skum over alt. Vandet i båden står nu en håndsbredde over dørken, og du er nødt til at gøre noget.

Lige netop denne situation har du forberedt, og nu skal det så vise sig, om din løsning fungerer. Strøm fra en batteribank har du ikke, faktisk er der slet ingen batterier ombord,

bortset fra det lille, som sidder i den mobiltelefon, der for resten også er bådens eneste elektroniske navigationsudstyr. Men du har en lille generator, og nu skal den stå sin prøve. Den og din solide dykpumpe. Og jo, den starter, og vandet suges ud af båden hurtigere, end det kom ind. En tryk lyd, sådan en generatormotor her midt i den buldrende blæst og den rullende sø.

Og du når dit mål, at komme sønden om Øsel og ind i Rigabugten og finder en plads med læ for sø og vind, kan ankre op. 22 timer efter du sejlede ud fra det lille sund mellem Gotland og Fårö. Så fik du krydset Østersøen og kan begynde på rejsen videre mod Finland i nord. Din lille båd klarede turen godt og dine hjemmelavede sejl stod som de skulle. Du er træt og temmelig lykkelig, så sandt som dit navn er Martin Ping Deleuran Jensen, og du har døbt dit solide skib til det ikke helt almindelige navn TANYA THE EVIL.

Den smukke jolle fra Faxe Ladeplads

Lad os forlade natsejladsen og den vel overståede sejlads et øjeblik. I stedet er vi nu i en nedlagt maskinfabrik tæt på Rødvig Havn. Her har Martin et værksted med udsigt over Stege Bugt. Det var her sejlene kom til verden, lagt ud og skåret til på trægulvet ude på loftet. Så et godt sted at få historien om Martins båd og forrygende sejlads.

”Jamen jeg fandt den faktisk på Facebook. Båden så spændende ud, og så befandt den sig næsten i nabolaget, Faxe Ladeplads. Og jeg faldt for den, blev forelsket i samme øjeblik, jeg så den. Den stod i en garage, og det viste sig, at det var ejerens far, der havde bygget den. Han hedder Kaj Prent og har bygget en lille snes smukkejoller, alle sammen inspireret af danske og svenske både”.

”Båden var i god stand, og den var så åbenlyst bygget til at sejle på Østersøen. Erfaringerne fra jollerne på Bornholm og Blekinge var tydeligt bygget ind i den”.

Det var en lokal efterskole, der havde bestilt båden. Den skulle var tryk og rummelig nok, til at en gruppe elever kun-



Martins smukke båd er en krydsning af en Bornholmsk Ege og en Blekingeeka. Konstruktionen er udviklet af bådebyggeren Kaj Drent, Faxe Ladeplads. Han har også bygget båden, og har en snes forskellige smukkejoller på sin byggeliste.

ne sejle og ro den. Løsningen blev en rig med to sprydsejl. Nem at håndtere, stabil også i rigelig vind.

Men den oprindelig rig var klart underdimensioneret, så Martin besluttede sig for at gøre sejlene omkring 1/3 større. Og det har vist sig at passe, måske suppleret med topsejl en gang i fremtiden.

At Martin og TANYA skulle ud på en længere Østersørejse, stod hurtigt klart. Dels var båden jo efter Martins mening som skabt til at besejle Østersøen, og dels havde Martin venner i Finland, som det ville være sjovt at besøge.

”Jeg købte båden i november 2020, så jeg havde vinteren til at få gjort den klar og til at få syet de nye sejl”.

En rulle stof blev bestilt, og så skulle der ellers laves sejl. Hvordan laver man et godt sprydsejl? Svaret på det spørgsmål fandt Martin i Kusk Jensens Håndbog i Sømandskab.

”Der kunne jeg læse det hele og finde svar på de spørgsmål, der opstod undervejs. Mønstrene til sejlene lavede jeg af plastpresenning”.

Arbejdet med sejlene gik i gang i i foråret, så snart båden var klargjort. Det første lille sejl tog det Martin halvanden måned at tegne, skære og sy. Så var erfaringen i hus, og det andet, store sejl, blev færdigt på ni dage. Og det selv om alt var håndarbejde. Hvert eneste hyl blev lavet med en syl og en gummihammer.

”TANYA er klinkbygget i lærk på eg og trængte til lidt kærlighed, så jeg sleb den helt ned. Et par smårevner stoppede jeg med tjæremættet bomuld, og så fik den ellers olie, fem gange udvendig og fire gange indvendig”.

TANYA har er forholdsvis bred både for og agter, med et agterspejl som man ser det på de bornholmske traditionelle havgående fiskejoller, der skulle kunne bære lidt tungere



MIG OG MIN BÅD

TANYA THE EVIL



redskaber, og som det også er udbredt på såvel fiske- som lystjoller i Blekinge. Her kan man stadig i skærgårdshavnene se de karakteristiske sprydriggede joller med deres femkantede agterspejl.

Martins store jolle er derfor ikke en replika af en gammel brugsbåd men snarere helt sin egen, bygget af en kyndig jollebygger ud fra den bedste erfaring. Og den store jolle skulle netop bruges til Østersøsejlads, om end den kystnære af slagsen i farvandene omkring og syd for Stevns. Ofte med ganske mange ombord, så evnen til at bære et tungere læs, blev en vigtig faktor i valget af konstruktion.

Den lange rejse mod nordøst begynder

Det er medens Martin er ved at sy sejlene, at tanken om at sejle en længere tur langsomt tager form.

”Mens jeg sidder og syr sejlene, bliver jeg klar over, at jeg aldrig får sejlet nok, hvis jeg ikke ta’r en lang kurs”. At sætte sejl på jollen og styre efter Helsinki for at få kaffe og kage med gode venner, lyder som den helt rigtige beslutning.

Martin skulle selvfølgelig lige prøve, om båden nu også arte sig, som den gerne skulle. Det testede han på en prøve-sejlads fra Rødvig til Faxe Ladeplads.

”Da jeg sejlede hjem igen om natten, vidste jeg, at nu sejler



Første ben på Martins lange rejse er startet, fra Rødvig til Skillinge på den anden side af Ystad. Undervejs var der rigelig vind og sø, men en fin natsejlad, som skipperen holder meget af.

Ombord er alt godt surret, og fra sin plads ved rorpinden, kan Martina håndtere sejl og det vigtigste grej.

vi altså afsted. Så jeg fyldte båden med proviant og hentede et Navionics kort til min mobiltelefon, og så var jeg sådan set klar til at komme afsted”.

Den 16. august i år skete det så. Den gode båd TANYA THE EVIL – og undskyld den sproglige modsætning – stod ud af Rødvig Havn og satte kurs mod Skillinge på svenskekysten et godt stykke forbi Ystad. Igen med natsejlads som en pæn del af turen, for som Martin siger:

”Jeg elsker natsejlads, du kan jo aflæse det hele på lanterne. Og så er tosserne jo ikke ud at sejle om natten”, siger Martin og sender en tanke til lystsejlere og andet godtfolk, der glemmer eller slet ikke kender vigeregler og den slags.

Spontan og alligevel helt planlagt

Umiddelbart lyder det måske som om, Martin kaster sig ud i en noget lemfældigt planlagt sejltur. Men tag ikke fejl. For nok skal vi se, at rejsen i høj grad improviseres undervejs, men det fundamentale er helt på plads. Efter mange år med hyre ombord på fiskerfartøjer, ved Martin alt om, hvad sikkerhed betyder.

Derfor er alt ombord omhyggeligt stuvet i tønder og surret. Intet må ligge løst. Og selv den traditionelle rig har fået et par ekstra hal, så Martin fra sin plads agter ved roret, på få sekunder kan trækket en eller begge spydstager op til mastene og hurtigt få surret sejlene. Frisker det meget, sejler han kun med det agterste, lidt større sejl. Det er den trygge sejlad, der er prioriteret, og så bliver det pludselig mindre afgørende, om alle detaljer om ruten er på plads.

Grovskitsen havde Martin udtænkt. Fra Rødvig ved Stevns over til svenskekysten og østover langs den. Op mod Blekingekysten og videre mod øst, op mod Øland.

Op gennem sundet mellem Øland og det svenske fastland, videre over til vestsiden af Gotland. Og på en passende dag

eller nat så den lange tur tværs over Østersøen til Rigabugten. Der fra mest mulig indenskærs hele vejen op til den finske bugt, og så var de finske venner med kaffen og kagerne pludselig indenfor rækkevidde.

Glæden ved de små og lavvandede havne

Jeg kunne skrive en halv roman om selve rejsen, det fortjener den, og vi talte i mange timer om den, mens vi sad der oppe ved den gode udsigt i den nedlagte maskinfabrik. Selv ruten er måske ikke så opsigtsvækkende, selv om de færreste af os kommer til at sejle den.

Nej, det der virkelig vakte min nysgerrighed, var Martins fascination af de små steder undervejs. Stederne vi andre kølbådssejlere må sejle forbi, men som den store jolle nemt sniger sig ind i, selv om der måske kun er en vanddybde på 70 cm.

Det er de steder, hvor Martin møder levende træbådmiljøer med begejstrede bådnrøder som alle os andre fordi, at *nu kommer der squ’ en båd på besøg med dansk flag!* Eller når Martin midt om natten på vej nordover i Ølands Sund i tindrende fuldmåne den 23. august sejler hen og lægger til ved Den Blå Jungfrun, fordi han bare må opleve dette unikke sted, som næsten står der og kalder på ham i månelysset. Så smelter poesi og sejlads sammen.

Det Gotland du ikke har sejlet til

Fra det nordligste Øland kan du sejle stik øst og komme til Stora Karlsø, der ligger lidt vest for Gotland. Østover passer fint, for vinden begynder i vest og drejer langsomt til nord. Og beregningen holder stik, selv om vinden er frisket godt undervejs. Men så bliver det godt at finde læ syd for Store Karlsø.

”Jeg fandt et godt sted og lagde mine to ankere ud, ligesom vi gjorde med fiskerbådene. Vejret var ikke så godt, men jeg



"Jeg gjorde klar til nogle dages ankring, og med min generator, min riskoger, masser af bønner og 50 æg var der ikke noget at klage over".

Til højre og under:

Den lille havn Västergarn på Gotlands vestkyst har historie helt tilbage til vikingetiden. I dag holder bl.a. et træbåds-laug til her med en håndfuld gotlandske en- to og tremänningar.

kunne lukke båden af mellem de to master. Så gjorde jeg klar til nogle dages ankring, og med generatoren, min riskoger, masser af bønner og 50 æg var der ikke noget at klage over. 5 dage blev det til, medens jeg fik syet reb på sejlene".

Køjen ombord er dørken plus et par gode liggeunderlag. Simpelt men fuldt tilstrækkeligt, synes Martin. Lige som det meget enkle elektroniske udstyr, mobiltelefonen i en vandtæt plastæske. Navionics til at navigere efter, YR til vejr og vind, FCOO til bølgehøjder. Det er kombinationen af de to der gør det klart for Martin, at med 12 m/sek i farvandet ud for Rigabugten, så kan der stå 4,5 meter høje bølger. Det skal han ikke ud i.

Til gengæld havde han ikke planlagt at sejle ind i den lille Västergarn havn lidt nordover på Gotlands vestkyst. Den er svært tilgængelig, men gevinsten viser sig at være et træbådsmiljø, med meget smukt at kigge på og tilsvarende be-





gejstring over det højst uventede besøg fra Danmark. Og sådan fortsætter rejsen, og den sidste store oplevelse får han i det lille Husbrud fiskerleje i det smalle sund mellem Gotland og Fårö.

”Jeg lå der i to dage. Så kom der en 87årig gammel fisker, åbnede sit lille bådhus og trak en snipa ud, roede ud og ordnede nogle garn. Da han kom ind igen, gik han over til mig og smed tre skrubber. Dem skulle jeg have. Jeg ville give ham noget til gengæld, så da han var gået hjem, gik jeg over og lagde 3 store flintesten med huller i foran hans bådhus. Dem ved han nok, hvad han kan bruge til”. Tre skrubber og tre flintesten med hul.

Det er så her fra rejsens måske mest kritiske strækning begynder. 110 sømil tværs over Østersøen fra Gotland til ind-

sejlingen til Rigabugten. Alt var surret, som det skulle. Redningsvesten altid på. Flydedragten. En spand til at tisse i. Og husk det nu, altid en hånd til skibet. For resten er nødsignalerne altid klar, lige til at bruge. Grundreglen er enkel, når den lille jolle krydser de store skibes ruter, gå altid agten om de andre. Har du læst starten på artiklen ved du også, at Martin kom godt over, lænsepumpen virkede som den skulle.

Rejsens mål og det, der så skete

Kig på et kort og se nærmere på Rigabugten. Et stort lavvandet område, beskyttet mod Østersøens kraftige sø, men ikke så lige til at navigere i. Især ikke når gus og tåge skruer ned for sigtbarheden.

”Afmærkningerne er ellers virkelige gode, meget bedre end jeg havde forventet og faktisk bedre end herhjemme”. Blin-



Solnedgang i Fårösund, det smalle sund mellem Gotland og Fårö. Båden er gjort klar for natten.

kende lyst i en ganske almindelig styrbordskost er ikke ualmindelig.

Men alligevel er det i detaljen, at djævelen kan finde på at gemme sig. Og han kom da også snigende derude på Østersøen, forklædt som bølgebrus, ned i den åbne båd og videre ind i Martins vigtige livline, mobiltelefonen. Uden den, ingen holdbar navigation.

"Jeg tænkte, at jeg nok kunne tørre den. Så jeg startede

generatoren og lagde telefonen i varmen fra motoren".

Ganske langsomt begyndte telefonen at lade op igen, den var levende om end på kvart blus, og sammen fandt skipper, båd og mobiltelefon frem hele vejen til Haapsalu, hvor Martin opdagede, at nye mobiltelefoner kun behøver at koste det halve af, hvad de gør i Danmark.

Det er i sig selv en lang sejltur at komme fra Rigabugten til Helsinki, men til sidst kom sømanden fra Rødvig frem, og

historien kunne så passende slutte med, at han fik sin kaffe og kage. Men det gør den ikke.

For hvor sejler man egentlig hen, når efteråret banker på, og man er ret langt mod nord hjemmefra? Martins svar blev Ålandsøerne, der ligger mellem Finland og Sverige. Et godt sted at lægge båden op for vinteren, og der ligger den så nu ved Mariehamns Sjökvarter sammen med mange andre træbåde og flinke lokale sejlere, der nok skal passe på den sjove danske båd med det imponerende navn, indtil skipper kommer igen sammen med foråret, når isen har sluppet sit greb om Bottenviken, for det er der op, Martin vil fortsætte sin rejse.

"En aften sad jeg og kiggede på kortet og tænkte, at hvis jeg nu kan sejle lidt op ad en af de store elve, så er der jo ikke så langt ud til den norske kyst. Måske sætte båden på en lastvogn, og så sejle ud i farvandet deroppe i det aller nordligste..."

T.h: Det sidste stykke ind til Mariehamn på Ålandsøerne.

Under: TANYA er ved at blive lagt op for vinteren.

Vi ved ikke hvor TANYA og Martin fortsætter deres eventyrlige rejse, men vi følger dem og vender tilbage i en nyt nummer af Klassisk Træbåd, måske allerede om et års tid.



MIG OG MIN BÅD

TANYA THE EVIL



Chili-Testen

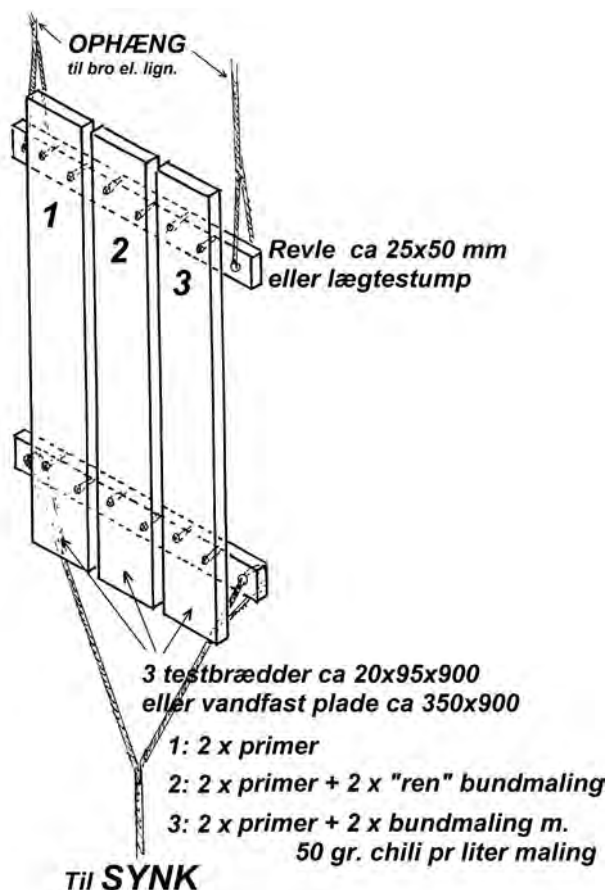
For et år siden tog DFÆL initiativ til at teste, om chili i bundmalingen har en effekt. Nu kommer så resultaterne fra den første sæson af chili-testen.

Vi bringer her hele den rapport, som vores chili-gruppe har udarbejdet. Og allerede nu kan vi så invitere dig til at være med i anden sæson af chili-testen.

"Vi har brug for flere testresultater fordelt over flere sæsoner, for at kunne være mere sikre i vores vurdering", siger chili-testerne.

Rapport fra DFÆL's chili-gruppe, ved Ole I. Olsen og Jørgen Heidemann

Grundlaget for testen er beskrevet i Klassisk Træbåd nr 147, siderne 30-34.



Bræt 1 markeres med P, bræt 2 med 0 og bræt 3 med 50 (tilsvarende med 25, 50 og 100 på 5-bræts elementet)



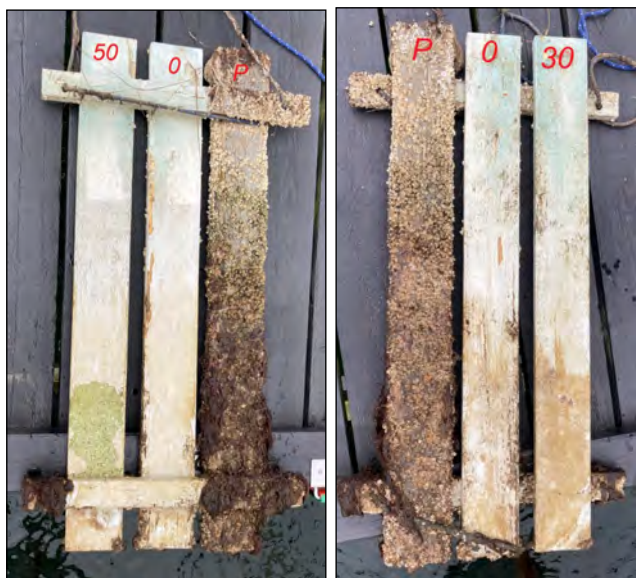
Test-sted 1, Svendborg

1 standard prøveelement m. 3 brædder ophængt under Træskibsbroen (åben pælebro) i Svendborg havn i nogen bølgeuro og en del færgedønninger. I strømmende vand, dog ikke nær ved sundets hovedstrøm.

Med fladerne vendende imod vest (lys) og øst (skygge)

Ved optagning var der en del begroning – især nederst – på det af brædderne, der kun var primeret, samt et betragteligt lag rurer. På de øvrige var der en ret begrænset mængde slim/slam og enkelte rurer, lidt – men ikke markant – færre på det chilimalede bræt end på brættet med bundmaling uden chilil.

Fotos umiddelbart ved optagning 21/9-2021. Op-ende til venstre.



Vestvendt side, imod lys, bort fra broen. Østvendt side, imod skygge under broen .

Efter hjemtagning og renspling sås på underkanten af det bræt, der kun var primet, 2 huller med 3-5 mm diameter og 15-20 mm dybde. Antagelig pæleorm.



CHILI-TESTEN

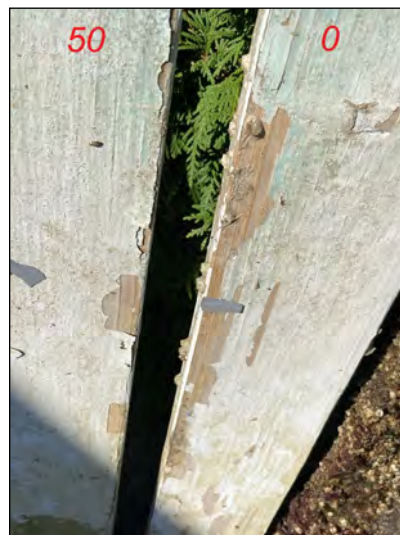
Sæson 2021

Efter hjemtagning og renspling ca 1 døgn senere er billedet nogenlunde det samme.



Vestvendt side, imod lys, bort fra broen. Østvendt side, imod skygge under broen. Ret få rurer på "Bræt 0" (især på kantflader) og næsten ingen på Bræt 50", og masser på "Bræt P"

En del –skuffende – afskalning af primeren (2 lag HEMPEL "Underwater Primer"), der var påført den rene, glathøvlede træoverflade uden forbehandling.



Test-sted 2, Faldsled bådehavn, Sydvestfyn

1 udvidet prøveelement med 5 brædder, men ellers i h.t. forlægget

Chiliindhold hhv. 25, 50 og 100 gram/liter, jf. påmalede tal
Behandlingsmidler de samme som ved Svendborg-elementet.

Ophængt langs kanten af bro 4 i Faldsled havn, hvor bølgeuro er ubetydelig og strøm ligeledes – kun lidt og langsomt ved vandstandsændringer. Med fladerne vendende imod sydøst (lys) og nordvest (skygge).

Begroningsbilledet ved optagning var nogenlunde som set ved Svendborg, eller mindre.

D.v.s. på det bræt, der kun var primet, massiv bevoksning af rurer og her (i Faldsled) også en "pels" af muslinger.

Kun ubetydelige bevoksninger på de bundmalede brædder og uden kendelige forskelle imellem dem.

Slim- og slamlag ret uvæsentlige, og fornemmedes umiddelbart mindre end andre år set på bådbunden.

Ingen eller ubetydelige afskalninger.

Test-sted 3, Skovnæs, Roskilde fjord



*Fotos viser elementet straks efter optagning d. 8 oktober.
T.v. siden i sol, t.h. siden i mere skygge.*

Standard testelement med 3 brædder ophængt under bro med fladerne vendende øst/vest.

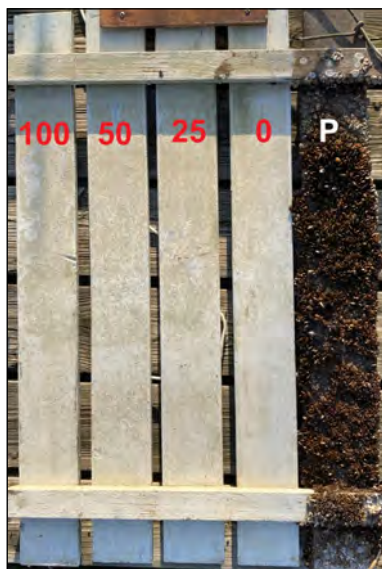
Fuld sol frem til middag, skygge fra kl ca 13.

Der er frit vand til alle sider, men kun svag strøm som følge af alm. høj-/lavvande.

Brædderne er grundet med to gange Hempel Light Primer (to-komponent epoxyprimer) og de to bundfavebehandlede brædder er malet to gange med Hempel "Basic" (blød kobber bundfarve). Bræt 3 desuden med chili i bundmalingen.

Til venstre: Fotos umiddelbart efter optagning 10/10-2021, ikke afskyllet eller spulet. Rent nok, som det er.

Sydøstvendt side, imod lys, bort fra broen, kl 12:13. Nordvestvendt side, imod skygge under broen, kl 16:50.



Primer alene har ingen virkning overfor begroning, men er medtaget som reference for, hvad der kunne gro.

2x alm. bundmaling uden tilsætning er marginalt bedre end bræt 3, der har fået tilsat chili.

Særligt det underste vandrette bræt – på skyggesiden – er tydeligt mere begroet af rurer ved bræt 3, end ved det midterste bræt.

Optælling af rurer viser faktisk dobbelt så mange på det bræt med chili.

Der er ingen tegn på hverken afskalling af maling eller af angreb af pæleorm (som ellers er et voldsomt problem lokalt)

Min konklusion er derfor, at ren bundmaling er bedre (marginalt), end hvis der tilsættes chili.

Konklusion fra test første sæson

Resultaterne fra disse kun 3 prøvesteder er utilstrækkelige til at drage en endelig konklusion – dels fordi de er for få, og dels fordi de sete rur-mængder er ret ubetydelige, grænsende til det in-signifikante.

Men umiddelbart synes det lige nu som om, at de her anvendte bundmalinger er fyldestgørende for nogenlunde friholdelse af træbådes bund.

Hvordan det forholder sig med andre malingsprodukter eller i andre vandmiljøer, må bero på resultater fra flere prøvesteder og produkter.

Det synspunkt er fremkommet, at når der ikke – eller kun i ret begrænset omfang – er fundet rurer på brædder markeret med 0, d.v.s. bundmaling uden chili, kunne det skyldes en nærhedsvirkning ved udvaskning i vandet af aktivstoffer fra den chili, der er indeholdt i nabobrædderne.

En tankegang, der umiddelbart kunne være besnærende, men modsiges af de massive begroninger på de brædder, der kun er primet. Disse var nyttige: viser – hvad vi jo udmærket ved – at disse organismer er omkring os.

De hjemtagne 3 prøveelementer gemmes til evt, anden brug. Havde forlods tænkt, at hvis de anvendte mængder chili eller deres indhold af aktive stoffer var utilstrækkelige til at modvirke rivvækst, kunne der afprøves med andre krydderi-pulvere, f. eks. Cayenne-peber, der – krydderimæssigt – er mere ”heftigt”.

Eller, om man kunne udtrække det aktive stof *capsaicin* i en form, der lader sig opløse i bundmalingen og igen løbende frigives derfra i stedet for at indlejres som faste partikler. Men her er vi dybt inde i malingskemien – så dybt, at vi amatører næppe kan bunde.

Det paradoksale i, at et chilimalede element ved Skovnæs stod sig (marginalt) ringere end det uden chili, kunne måske forklares ved, at det irørte chilipulver efterlader den malede overflade ru, kornet og giver derfor begroning fysisk bedre vedhæftning end den glatte overflade.

Svendborg- og Faldsled-elementernes chilibrædder var inden nedsænkning slebet jævne med korn-80 papir, hvilket dels vel ville være naturligt på en bådbund og dels frilægger overfladen af yderligtliggende chilikorn, så de nemmere frigiver aktive stoffer til den nærmeste overflade.

Måske vil et væsentligt større antal observationer give et mere nuanceret billede, der evt. kunne pege i en anden retning ?

**Vi inviterer til en anden testrunde i sæsonen 2022.
Læs mere i de kommende numre af Klassisk Træbåd.**



CHILI-TESTEN

Sæson 2021

Vil du nå ud til træsejlerene?

*Så er en annonce i
Klassisk Træbåd den
sikre vej.*

*Kontakt bladet og aftal
en pris, der matcher dit
budget.*

*Send en mail til:
bladet@defaele.dk*

Klassisk
TRÆBÅD



YACHT SERVICE

SEJLMAGERI

BÅDOPBEVARING

32 TONS KRAN

DIESEL / BENZIN



H.C. Christensensvej 2 * 5960 Marstal

www.hccb.dk * info@hccb.dk

Tlf. +45 62 53 21 27



Kapsejladsen Øresund på Langs fylder fem år, og er klar til at tage de lange bukser på. 12.-14. august 2022 inviterer vi til en hel weekend, med mere sejlads - og mere tid sammen med hinanden.

Øresund på Langs:

Velkommen til version 2

Tekst: Øyvind Bordal, koordinator Historisk Havn Helsingør

Foto: Henrik Hansen, M/S Museet for Søfart, Øyvind Bordal

Kapsejladsen Øresund på Langs har fem års fødselsdag i 2022. På trods af en turbulent tid, hvor pandemien satte sit præg på de seneste to arrangementer, har ØPL nået en alder, hvor vi står støt på benene, og er klare til at tage et stort skridt i videre retning af det event, det fra starten var tænkt som: En omfattende, samlende begivenhed for klassiske fartøjer og maritim kulturhistorie – ikke kun på langs, men også på tværs af Øresund. En udstrakt hånd til miljøerne i vores nabolande er også på programmet.

Mere udfordrende bane

Næste gang vi samles, bliver det over en hel weekend, med sejlads både fredag, lørdag og søndag. Banen for selve ØPL, som stadig sejles om lørdagen, bliver en smule længere og ikke mindst mere varieret, med flere udfordringer undervejs. Vi inviterer også svenske, tyske og norske fartøjer med, og selv om det nok er en længere proces at få etableret ØPL i vores nabolande, er der grund til at tro at i hvert fald nogle svenske fartøjer fra Råå, lige på den anden side af Sundet, gerne vil vise det gule og blå flag allerede i 2022. Samtidig flytter vi arrangementet, så det fremover altid ligger to uger efter kapsejladsen Fyn Rundt for Bevaringsværdige Skibe. Dermed bliver der bedre muligheder for at deltage i begge arrangementer.

Undfanget på et dæk

Konceptet opstod, som den slags tit gør, i en samtale mellem to ildsjæle. Passende nok fandt den sted på et skibsdæk

– mere præcist om bord på den rødmalede skonnert Lilla Dan. Nicolai Vædele, formand for Maritimt Værksted Hal 16, fortæller om episoden: ”Tilbage i 2017 var vi inviteret på en visionssejlads, for at snakke om mulighederne for at bygge en ny træskibshavn i København. Vi sejlede rundt i Københavns Havn, og det var lige der, i en samtale med Henrik Effersøe fra Kjøbenhavnske Træsejlere, vi fik ideen til en samlet kapsejlads for alle sejlen de træfartøjer. Og den skulle gå fra København til Helsingør. Henrik var fyr og flamme, og ti minutter senere havde vi lagt rammerne. Vi fik ret hurtigt engageret Joakim Quisdorff-Reffn fra Sundby Sejlforening i arrangementskomiteen. Først tænkte vi at kalde sejladsen Øresund på Tværs, men efter et kig i søkortet, blev vi enige om at det var noget mere logisk at kalde den Øresund på Langs.”

Fylder et hul

På det tidspunkt fandtes der ikke en samlet sejlads, hvor både tidligere erhvervsfartøjer og lystfartøjer kunne deltage, uanset størrelse, design og brugsområde. Så ideen fik hurtigt ben at gå på. Allerede den følgende sommer, i august 2018, blev den første Øresund på Langs afholdt, af et aktivt partnerskab bestående af Maritimt Værksted Hal 16, Kjøbenhavnske Træsejlere, M/S Museet for Søfart, TS, og DFÆL.

Social rygrad

I de efterfølgende fire år har ØPL i stigende grad etableret sig som en del af sejladskalenderen for træbåds-entusiaster i Øresundsregionen, og med enkelte deltagere langvejs fra. Undervejs har eventen mødt forskellige udfordringer, og

selv om kernen har været urørt, har formen udviklet sig fra gang til gang. Som i enhver kapsejlsd er det sociale meget væsentligt, og derfor lægger arrangementskomiteen stor vægt på at skabe plads til at folk kan mødes og dele deres passion for at sejle og pleje den maritime kulturarv. Rygraden i den sociale del af arrangementet er festmiddagen lørdag aften, hvor der serveres god mad, spilles musik, deles præmier ud og snakkes på kryds og tværs. I tillæg har der været forskellige havneaktiviteter.

Skybrud og coronarestriktioner

Og den vej vil vi fortsat gå, selv om det ikke alt sammen er lykkedes lige godt. "Vi er jo afhængige af eksterne faktorer,

som ikke altid er til at styre", fortæller Nicolai, som er formand for arrangementskomiteen for sejlsadsen. "Blandt andet husker jeg en reception på Fyrskib XVII, som blev ramt af et skybrud, så vi måtte flygte ind i Hal 16. I 2021 var ambitionen at tilbyde en stor koncert på havnepladsen, og åbne op for et større publikum udefra. Der rendte vi så ind i corona-restriktioner og andre ting, som gjorde at det ikke kom til at fungere så godt som vi håbede på."

I mål i modvind

Både i 2020 og 2021 var ØPL, ligesom alle andre events, præget af de restriktive rammer Covid19 satte for os. Men arrangementskomiteen formåede alligevel at gennemføre



sejladsen. Det var en stor sejr rent faktisk at afholde sejladsen, og endda fastholde mange af deltagerne fra de første to år.

Gennemgribende beslutninger

Nu er vi så nået frem til en tid, hvor vi så småt kan ryste virkningerne af coronakrisen af os, og begynde at kigge fremad på en ny måde.

"I kølvandet på sejladsen i 2021 afholdt vi et evalueringsmøde i Svanemøllen", fortæller Nicolai. "Og her kom mange



gode ideer og forslag på bordet til de kommende års Øresund på Langs. Næste år bliver det sådan, at vi samles allerede fredag eftermiddag – mere præcist den 12. august – i Svanemøllehavnen.

Her er alle delta-

gere inviteret til at deltage i KTS's aftenkapsejlads, som den uge flyttes fra torsdag til fredag. Bagefter er der hygge og præmieuddeling i KAS' klubhus. Lørdag morgen starter selve ØPL-sejladsen, som har status som det officielle Københavns mesterskab for Træbaade. Vi lander som før i Historisk Havn Helsingør, og afhængig af vejr og vind bliver der lagt en bane, som indeholder flere situationer - mærkerundinger og så videre – og som bidrager til at holde feltet mere samlet, og byder på en mere interessant kapsejlads. Sejladsen kommer altså til at indeholde flere elementer, og den bliver også noget længere."

Gentleman's kapsejlads og mandskabsbytte

"Ellers planlægger vi at indhente mere information om de

deltagende fartøjer igennem tilmeldingsprocessen. Vi regner med at båd-ejerne får udleveret et forhåndstrykt banner, flag eller lignende med

information om båden, som kan sættes op når vi kommer i havn, og som bidrager til at både deltagere og publikum kan få en mere interessant oplevelse, når de går rundt på havnen", siger Nicolai.

"Vi planlægger også andre havneaktiviteter, inden den store festmiddag i Hal 16 om aftenen. Søndag er der, som vi plejer at have det, fælles morgenmad - og som noget nyt, indfører vi en såkaldt "gentlemans kapsejlads" til alle dem, som skal sejle sydpå mod København. Her regner vi med at åbne op for mandskabsbytte, så man kan blive kendt med nye mennesker. Det bliver en uformel kapsejlads, som vi tænker kan blive en fin afslutning på eventen."



Øresund på Langs 2022 afholdes 12.-14. august. Se mere og meld dig til her:

<https://mfs.dk/historisk-havn/oeresundpaalangs/>

Oktobersejlads

den sidste tur før båden går i hi

*Der kan sejles
længere ud i sæsonen,
end nogle tror.*

*Her lægges ud på
kryds gennem
Nørrefjorden,
som man nu
snart har helt
for sig selv.*



Tekst og foto: Jørgen Heidemann

Gode sejlervenner lærte mig en gang, at man ikke behøver at tage båden op midt i oktober – der kan godt komme fine dage langt ind i november.

Sammen med Anders og Gunnar opstod en tradition om at slutte sæsonen med at sejle ud af bugten en god dag først i november, og dreje vestpå i Lillebælt for at vende ude ved Helnæs Fyr for at sige "Farvel og tak for i år", og skylle det ned med en lille en af skippers hjemmelavede Valnøddedram.

Til slut sejle hjem til mastekranen til afrigning. Det kaldte Anders "at sejle masten af".

På solrige dage hen imod midten af november er det utroligt så lavt, solen står over kimingen, og den kaster helt anderledes lange skygger hen langs kystskrænterne.

I 2010 var min sidste sejlads dog lidt tidligere. 21. oktober blev dagen, da der blev hilst af derude. Her i artiklen har jeg suppleret med lidt billeder fra tidligere års sejlads derud omkring.



Ruten fra Faldsled forbi Illum, ud og vende ud for Helnæs Fyr.



1. Starter ud fra Faldsled en flot dag med masser af sol gennem skyformationerne, her set over Horne Land, syd for Faldsled.



2. Så er vi udenfjords. Til bagbord det yderste af Horne Land med "Kap Horne" alias Sønderhjørne i kanten af solstriben.



4. Så er vi vendt hen langs Helnæs-kystens lerbrinker med Gunnar ved roret. Det bedste sted, han vidste at være. Solen står lavt, lige ind i øjnene og skyggerne er lange.



3. Nu kan der vist vendes derover imod fyret – langt til styrbord.



5. Fyret i sigte!



6. Det øjeblik skipper og rorgænger har set frem til...





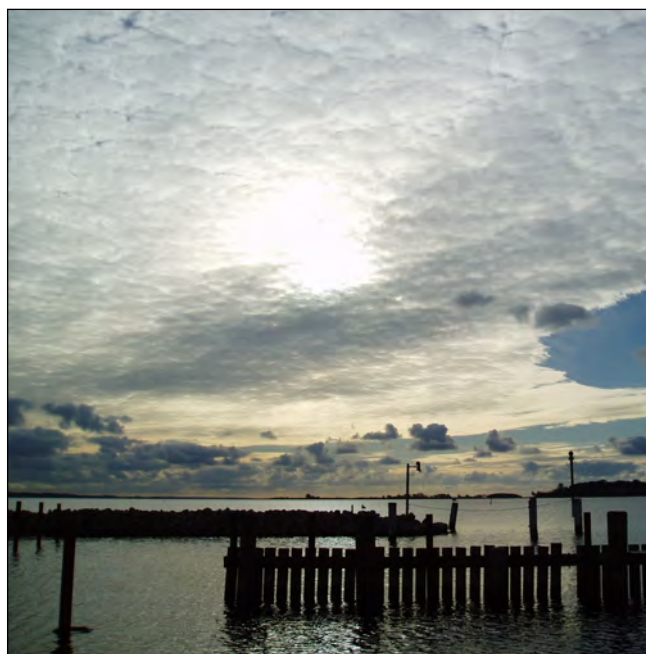
8. Fortsætter ind ad Nørrefjorden, men pynten svinder ind.



10. Afrigget og rensplet – klar til at gå i vinterdvale.



9. Så skal det være, nu er der ingen vej tilbage. Vennerne er klare til at hjælpe med det. Masten skal af! FINITO for sæsonen.



11. Nu er der tomt i havnen – overladt til mågerne.

OKTOBERSEJLADS

Scherzo



12. Hynderne er kommet hjem – det sætter kattene pris på.



14. I vinterhi, "tyvstartet" i november på forårsarbejdet. Næste gang bliver det ikke så omfattende som det, der her er begyndt.



13. Og sejlene er kommet hjem – nu skal de ferskes af og tørres inden de kommer på loftet.



15. Endelig – langt inde i april varmt nok til at lakere det sidste. En ny sæson venter.

Fartøjsregisteret byder dig indenfor

Af Preben Rather Sørensen

Da efteråret lukkede ned og bådene var kommet på land, blev det endelig tid til at åbne op for Fartøjsregisteret, version 2.0.

Med den sidste version er vi i mål med den beslutning, som medlemmerne stemte om i det tidlige forår. Her bad bestyrelsen om medlemmernes opbakning til at sætte arbejdet med at få udviklet nyt medlems- og fartøjsregister. Siden beslutningen, har der været arbejdet med at få flyttet registre fra den gamle hjemmeside, over til den nye.

Tre milepæle

Data analyseret, tid til at foreslå ændringer

Data er blevet gennemgået og analyseret, og projektet er skredet frem efter en overordnet plan. I første omgang ønskede vi at få sikret fartøjerne, så de kunne vises på hjemmesiden. Det arbejde blev afsluttet kørt før sommerens træf i Frederiksværk.

Herefter gik vi i gang med at få medlemsregisteret på plads og 15 september kunne vi åbne denne del. Og endelig har vi nu lanceret tredje og sidste milepæl, som giver mulighed for at foreslå ændringer til eksisterende fartøjer. Eller komme med forslag til fartøjer, som man mener mangler i registeret.

Nogle både mangler informationer

Der er 1135 fartøjer i registeret og rigtig mange af dem har fine og kvalificerede informationer om alt fra sejlmærke, præmieringer og ejere gennem tiderne. Mange er desuden beriget med gode billeder og fyldige beskrivelser om det enkelte fartøjs liv og færden. Men der er også mange, der mangler selv grundlæggende informationer om byggemateriale, byggeår og størrelse. Endelig er der optegnelser, som helt tydeligt indeholder fejl.

Din indsats tæller

Vi vil meget gerne invitere dig forbi registeret. Find eventuelt din egen båd, eller en båd du kender lidt til. Er der noget du vil tilføje eller rette?

Klik på knappen 'Redigér' og du er i gang. I princippet kan du ikke gøre noget forkert. Alle de oplysninger du indtaster, bliver sendt til gruppen af fartøjskyndige, som tjekker dine indtastninger.

Er der tvivl, kontakter vi dig men ellers bliver dine indtastninger godkendt og du får direkte besked.

Der er forskel på folk

Som skrevet i sidste nummer af Klassisk Træbåd, er det nu muligt at logge ind på medlemsområdet, hvor du blandt andet kan vedligeholde dine kontaktoplysninger. Men det er også muligt at arbejde med fartøjerne og det er faktisk en fordel.

I modsætning til dem, der ikke er logget ind, kan man nemlig tilføje billeder til de enkelte fartøjer. Og det er også nemt at angive sig selv som ejer af et fartøj.

Vil du være med?

Vi kan sagtens være flere omkring arbejdet med at forbedre og godkende opdateringer til registeret. Så har du lyst til at bistå med arbejdet, må du meget gerne tage kontakt til os. Og du behøver ikke være IT-kyndig. Din indsats kan også være af mere analog karakter, hvor vi kontakter dig med konkrete spørgsmål om opdateringer.

Her har vi søgt på navnet AKELA. Prøv at søge på din egen båd eller en anden båd, som du kender godt. Se om informationerne stemmer. Måske er nogle af oplysningerne forældede, måske mangler andre felter af blive udfyldt. Det kan du hjælpe med!

Akela

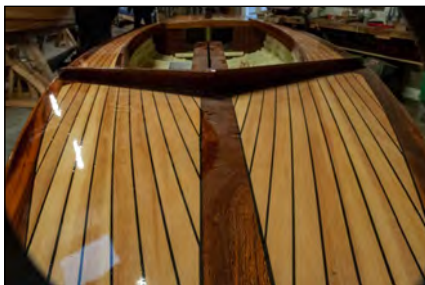


Navn	Akela
Nummer	215
Bådtype	Ketch
Bådklasse	Ketch
Bådkonstruktør	O. W. Dahlstrøm
Bådeværft	Roskilde Baadeværft, ved Knud Jensen
Byggeår	1951
Byggemateriale	Mahognylærk på eg,teakdæk
Længde	24 m
Bredde	4,35 m
Dybgang	2,85 m
Displacement	46 t
Ny national længde	
Brutto-tonnage	
Netto-tonnage	
Rigtype	Bermuda
Sejlareal	220 kvm
Tidligere navn(e)	
Sejlnummer	Y 66
Tidligere sejlnummer	
Motor	Perkins 115 HK
Kaldesignal	
MMSI	
Fjernkending	
Ejer	ukendt år - 2000: Poul Skovgaard siden 2000: Bendix Sandfoss Laxvig
Præmieringer	2018: Harpunloggen

STRUER

Godt igang igen

Klassisk Træbåd besøgte Struer og **Nordvestjysk Fjordkultur** (NFK) nogle måneder før Pandemien ramte os alle sammen. Det kom der en længere artikel ud af i Klassisk Træbåd nr. 140, hvor vi blandt andet fik kendskab til en lang række fiskefartøjer og lystbåde, som er i NFKs ejerskab.



Nyt dæk på piratjolle.

Vi ringede til Asger Brodersen, formand for Nordvestjysk Fjordkultur for at høre, hvordan tingene tager sig ud i dag. "Jo da, vi er da godt i gang igen", fortæller Asger. "Der var en lang periode hen over sidste vinter, hvor der ikke skete så meget, vi var nærmest lukket helt ned, men nu er vi oppe i omdrejninger igen. Men de seneste ugers stigende smittetryk, gør os lidt bekymrede".

Planerne i NFK blev skudt lidt til hjørne, da pandemien ramte. Det var blandt



BITTEN - svøb og dæksbjælker..

andet målet at renoveringen af deres piratjolle KaJo, og de to damjoller skulle have været færdige til søsætningen i foråret 2021, men det blev ikke nået. "På trods af nedlukningen og de almindelige forholdsregler, har vi dog formået at mødes i mindre 'bobler' med 3-5 medlemmer, så meget er lykkedes på trods. De fleste både blev søsat i foråret og der er også blevet sejlet en hel del på fjorden henover sommeren". Coronaen bragte også en ung bådebygger hjem til Struer. Den unge mand, Jason Ducke von Barner, er i gang med at uddanne sig til bådebygger i Gloucester i England, Han strandede i hans gamle hjemby, da Storbritannien lukkede ned.

"Han spurgte derfor, om han måtte bygge en båd hos os, så han ikke gik helt i stå. Det sagde vi selvfølgelig ja til", fortæller Asger. "Det at give en hånd med, er også en meget vigtig del af Nordvestjysk Fjordkultur; vi er også et sted, hvor vi har plads og rum til folk.

Det sociale element spiller en stor rolle hos os. Bådene er det na-

turlige samlingspunkt, men det giver også anledning til mange samtaler om andre vigtige emner" slutter Asger. "Nedlukningen har socialt set været svær for mange. Men nu, hvor vi igen kan mødes alle sammen, er det blevet lettere. Nu håber vi bare det holder ved"

HELSINGØR

Både på stribe

I den kommende vintersæson er der en masse fartøjer i den gamle værftshal, Hal 16. Der bliver både nye og mere velkendte projekter, der skal arbejdes på. Og meget interessant maritimt håndværk og kulturarv at se på for besøgende fra nær og fjern:

Halvdæksbåden LET, ejet af KAS og Danmarks ældste lystfartøj bygget som lystfartøj har fået yderligere hjælp tilknyttet.

Utzon spidsgatteren DELFIN har stadig en god del arbejde foran sig.

Østersøkrudseren SKRAKUNGEN kommer på land og ind i hallen.

Spidsgatteren GLORY bliver "lagt i mølpose" i privaten og i stedet kommer KNARR OD 64 ind på den plads.

Motorbåden MATTI med en helt eventyrlig historie, er allerede kommet ind

TRÆSEJLERE

KORTE NYHEDER

og afventer gennemgribende istandsættelse.

Fyrskib Gedser Revs 2-SMAKKE skal have den samme tur som redningsjollen og lauget er allerede godt i gang.

Smakkejollen FREM er kommet ind fra Espergærde for udskiftning af et par bundstokke samt gennemgribende afrensning og nymaling m.v.

Ålsgårdesøspejdernes **UTZON Ålborg-jolle** skal repareres blandt andet i dækket. Så vi får snart en masse friske og flittige søspejdere i hallen.

Ærøjollen flyttes fra mellemhal til ved smakkerne og overvintres i hallen.

8 m ZARINA skal have limet lister i nådderne under vandlinjen.

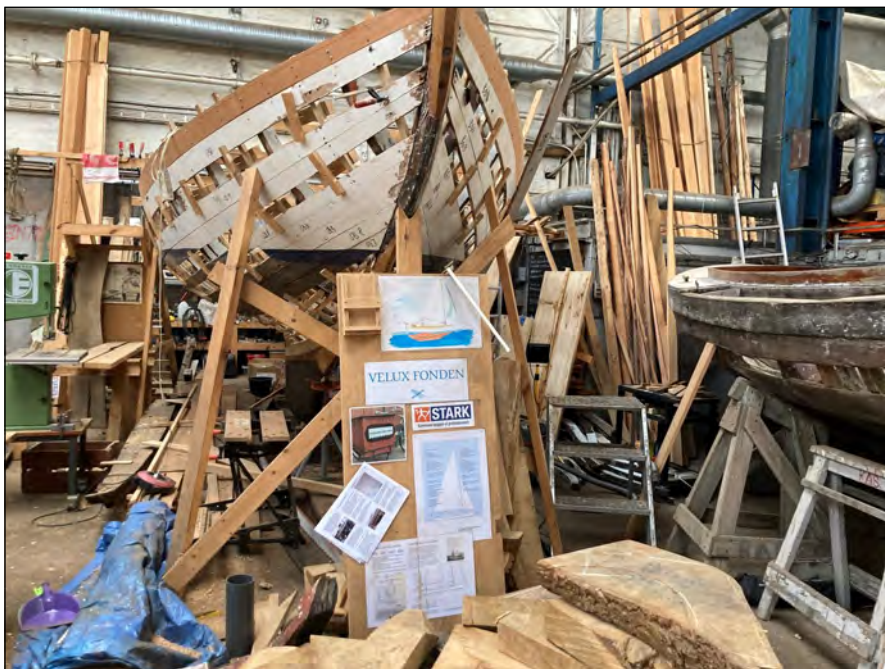
Kragejollen BELINA skal have skiftet et bord.

Lillebæltjollen LAPPEN er utæt trods istandsættelse i sommer.

Der er venteliste på fartøjer, der gerne vil ind i hallen til renoveringsprojekter. Det foregår efter ansøgning til fartøjsudvalget. Fartøjsudvalget består af John Hakmann (formand), Bent Midelboe og Henrik Effersøe.

Foreningen arrangerer rundvisninger for grupper og delegationer – grib fat i Nicolai Vædele eller Skipper Noach.

Spidsgatteren Delfin gennemgår en gennemgribende renovering.



KØBENHAVN

Fin sæson for kapsejlerne

For Københavnske Træsejlere blev sæson 2021 blev en god en af slagsen: vi havde vores sædvanlige 17 kapsejladser i godt humør og for det meste i acceptabel vind. Der var næsten 30 træbåde tilmeldt, så vi holder niveauet fra de seneste år, incl møgåret 2020 med Corona.

Øresundsmesterskabet, der er de 12 bedste resultater gav følgende vindere, der blev fejret ved den traditionelle afslutning torsdagen efter sidste sejlad:

Store både: Rosa
Hurtige både: Oui Oui
Kuttere og platgattere: Vind
Spidsgattere: Abalone 3
Folkebåde: Jetka
Små både: Randi

Alle vindere fik en fin halvmodel med hjem, der skal afleveres behørigt graveret med bådnavn og 2021 næste år. En nyhed er den såkaldte Overaltpræmie, der gives til den båd, der har forbedret sine points mest fra forrige år (set på de 8 bedste sejladser begge år) Den tilfaldt i år spidsgatteren Bel Ami, der også fik en halvmodel til låns.

Årets Båd. Forsamlingen (i år ca 60 personer) fik igen mulighed for at vælge Årets Båd, idet kriterierne for valget er helt frie. Kun må man ikke stemme på "egen båd". I år gik denne hæderspræmie (en 40 m2 skærgårdskrydser i flaske) til Spidsgatteren Heto. Denne præmie er også kun til låns.

Sejladsbestemmelser. Den 27.10. samledes vi til møde om de Sejladsbestemmelser, der gælder for torsdagskapsejlads er e. Her har alle mulighed for at stille forslag til ændringer fra næste sæson. I år blev den eneste markante ændring, at vi i 2022's første halvsæson sejler banen rundt om Mid-delgrundsfortet/Ungdomsøen i omvendt rækkefølge og således tager øen på vores bagbord side. Årsagen til dette forslag var et ønske om lidt forandring. Vel egentlig meget forståeligt.

Vi glæder os nu til sæson 2022 og vil i mellemtiden nyde hobby sæsonen sammen med de smukke fartøjer.

Henrik Effersøe

Kjøbenhavnske Træsejlere

Båden Vidur forlader Frederikshavn for at få ny hjemmehavn et sted i Polen.

FREDERIKSHAVN

Mistet til Polen

Så mistede vi igen et dejligt træskib i Rønnerhavnen, denne gang til udlandet ... solgt til Polen.

Skibet hedder "Vidur" og er en Colin Archer type, den blev bygget i Sverige i 1994, så hun er jo forholdsvis en "nybygning" ... hun er 10 meter lang og 3 meter bred, udstyret med en 38 hk Yanmar, og har et sejlareal på totalt 52 m2.

Hun blev købt i Sverige af Jan Breivik for en del år siden, blev hjemmehørende i Rønnerhavnen, sejlede et par år, men blev taget på land, kørt til Vennebjerg, for noget hjemmearbejde bl.a. en større kølhaling.

Nu er skibet solgt til Polen, det bliver hjemmehørende i Gdansk, efter en større renovering et sted ca. 400 kilo-

meter syd for Warszawa, så da den ikke sejler så meget pt. ... så må man sige at den får nogle kilometer på landevejen.

Lige lidt om Træskibslauget ... det blev stiftet for 11 år siden, vi har haft 32 skibe i kartoteket siden da, men i skrivende stund er vi på under halvdelen, en sørgelig afvikling, men folk køber desværre glasfiberbåde.

Vi kan leve med at skibene bliver solgt og bevares andre steder... i indland eller udland ...men det gør ondt, når man ser gode flot byggede skibe lide døden af den grådige motorsav.

Vi skal tænke på, hver gang et træskib bliver skåret itu ... (der bliver aldrig mere bygget træskibe i det format som for år tilbage) ... så lider den klassiske kulturarv en langsom ... men sikker død.

Igen vil jeg opfordre sejlere til at overveje grundigt, ved køb af ny eller an-



den båd ... skal det være en træbåd eller en fiberbåd, bestemmer man sig til træbåd, så er man med til at redde et stykke kultur og i Træskibslauget er man klar med råd og vejledning til nye træsejlere.

Birger

Frederikshavn Træskibslaug

HELSINGØR

Bådebyggerne kommer hjem

Af Preben Rather Sørensen

Efter otte år i eksil, er bådebyggeruddannelsen tilbage i Helsingør med ny energi.

Da de nye bådebygger- og sejlmagere lever på Unord startede på grundforløb i august i år, var det under nye gamle rammer. Uddannelsen var igen tilbage i de bygninger, som de forlod otte år tidligere, for at flytte til Hillerød.

I løbet af tre intense uger, havde lærerne på skolen pakket sammen i Hillerød og flyttet det hele til Rasmus Knudsensvej i Helsingør hvor skolen boede tidligere. At uddannelsen er tilbage i Helsingør, møder kun glæde og opbakning i de maritime miljøer. Hillerød er langt fra en søfartsby. Vi tog en snak med Michael Ewald, som er lærer og

fungerende uddannelsesleder på bådebyggeruddannelsen.

”Vi flyttede jo egentlig aldrig det hele til Hillerød. Af flere praktiske grunde bevarede vi vores kompositafdeling i Helsingør, så eleverne modtog undervisning i både Hillerød og Helsingør”, fortæller Michael.

”Det var selvfølgelig ikke optimalt, men nu har vi igen samlet det hele under samme tag. Det betyder at vi stiller op i alle discipliner indenfor uddannelsen i øvrigt meget brede rammer. Man kan sige at vi sikrer diversiteten i uddannelsen.”

Stor søgning og gode jobmuligheder

Uddannelsen til bådebygger og sejlmager oplever stigende søgning i disse år. Fra hele landet søger nye elever mod havnebyen Helsingør, som i forvejen har fået fornyet maritim opmærksomhed med nyt søfartsmuseum og Dok 2 hvor Historisk Havn holder til med flere bevaringsværdige skibe. ”Ja, det går rigtig godt med søgningen, og specielt sejlmagere er der bud efter. Men generelt oplever vi, at alle vores elever er eftertragtede derude, når de afslutter deres uddannelse.”

Mod nye horisonter

Den nuværende placering af uddannelsen er ikke permanent. Når skolen starter op efter sommerferien i 2024, forventes det at bliver lige midt i statshavnen, lige der hvor Helsingør Skibsværft

havde adresse. ”Vi flytter ind i nogle af hallerne på det gamle værftsområde og det bliver en perfekt placering for vores studerende. Vi arbejder allerede med ’åbent værksted’, hvor vi støtter eleverne i at have egne projekter på skolen, og det spiller fint ind i for eksempel Hal 16’s aktiviteter” slutter Michael Ewald.

NORDEN

Klinkbygget kulturarv

Som omtalt i Klassisk Træbåd nummer 145, har DFÆL sammen med en lang række aktører i Finland, Sverige, Norge, Island, Færøerne og Ålandsøerne, gået sammen for at beskytte de Nordiske klinkbådstraditioner.

Ansøgningen blev sendt til UNESCO i marts 2020 med opfordring til at gøre traditionen omkring bygning og sejlads med den klinkbyggede båd til immateriel kulturarv.

UNESCO afholder deres næste mellemstatslige komitémøde den 13.-18. december i Paris og i skrivende stund, vil der blive truffet beslutning onsdag den 15. eller torsdag den 16. december. Og

TRÆSEJLERE KORTE NYHEDER

meget tyder på, at nomineringen vil blive imødekommet! Hvis det lykkes, vil traditionerne omkring de klinkbyggede både, som kan spores tilbage til jernalderen, blive opført på listen over verdens umistelige immaterielle kulturarv på lige fod med at Pyramiderne, den Kinesiske Mur, Jellingestenen og mange andre ikoniske objekter, er opført på UNESCOs verdensarvsliste.

Begivenheden vil blive markeret flere steder i Norden. For øjeblikket er vi bekendt med markeringer i Reykjavik, Oslo, Thorshavn og Bergen. Og der foregår planlægning i Danmark også. Hold øje med vores hjemmeside, hvor vi vil annoncere eventuelle danske bidrag til markeringen.



Redaktøren i afslappet positur, mens han varetager den levende kulturarv om bord på 1 stk nordisk klinkbygget jolle.



SUNDBY SPRINGER FYLDER 70

Springeren Passat fylder 70, og det blev fejret med manér af ejertrioen og en masse inviterede træsejlere og andet godtfolk, der lykönskede den smukke spidsgatter og ellers tog godt for sig af pandekager, frikadeller og salater i mange varianter. Dertil et usædvanlig righoldigt udvalg af drikkevarer, enkelte uden alkohol. DFÆLS bestyrelse festede med.

Passats ejertrio, fra venstre Michael, Eva og Heidi.

GEDSER REV

9,5 MIO TIL RENOVERING

Fyrskib XVII Gedser Rev er et centralt fartøj i Historisk Havn Helsingør, og helt generelt et af de mest historisk interessante skibe i Danmark, med tråde blandt andet til Danmarks rolle som modtager af flygtninge fra DDR under den kolde krig. Men skibet fra

1895 har udviklet ret omfattende svampeskader og råd, selv om det på andre områder er i meget god teknisk stand.

Det er derfor afgørende vigtigt, at et større beløb kan investeres i renovering og ikke mindst klargøring til det maritime, historiske formidlingsarbejde, som skibet giver mulighed for. Og det er nu på plads: AP Møller og Hustru Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal har bevilget hele 9,5 millioner kroner til skibet.

”Det giver os en følelse af, at alle de timer vi bruger på at vedligeholde og restaurere skibet, nytter noget”, siger formand for den frivillige forening som passer og plejer Fyrskib XVII til daglig, Jens Broch.

Bevillingen er den største nogensinde til et historisk skib i Danmark, og en kæmpestor støtte, ikke alene til selve fyrskibet, men til hele det miljø i Historisk Havn, som i disse år transformerer hele det gamle værftsområde, og bidrager til at Helsingør kan genfinde sine maritime rødder.



TRÆSEJLERE

KORTE NYHEDER

Sommerstævne 2022

Marstal ohøj!

Det bli'r SÅ godt! Sommerstævnet næste år er pt. under planlægning i en havn, hvor sejlads og søfart er det historiske grundlag og af gode mennesker, som har lystbåde og havnelivet som en del af deres DNA.



Gerda og Ebbe Andersen (55m2 spidsgatter UNDINE) er de lokale kræfter bag næste års stævne. For nylig ringede et små-fortrævlet og distræt DFÆL-bestyrelsesmedlem (undertegnede) for at høre, hvornår vi skulle gå i gang med at arrangere, men det var alt, alt for sent "at gå i gang".

Ebbe og Gerda kunne svare, at "det har vi styr på" eller "jamen, det har vi allerede aftalt" på alle temaer – lige fra kapsejlsbaner, over udflugtsmuligheder (der er virkelig meget at se på!), dommerbåd og festmaden.

Det er dejligt at være ansvarshavende bestyrelsesmedlem, når der så tidligt er så meget styr på både de store linjer og detaljerne.

Samarbejde med Marstal Sejlklub

Stævnet arrangeres i samarbejde med Marstal Sejlklub, som er erfarne arrangører af stævner. Således afholdt de i 2018 DM for OK-joller og i 2020 DM for Folkebåde. DFÆL er virkelig i trygge hænder.

Datoen ligger fast: juli 2022 i uge 28 eller nærmere bestemt fra torsdag d.14.juli til søndag d.17.juli.

Vi bringer mere om programmet for sommerstævnet 2022 når det begynder at være tiden for planlægning af årets sommerferie. Drej bi så længe og afvent koordinat – vi seeeeees!

Med sommerhilsener - Anja Kiersgaard 38 m2 spidsgatter VIVAT II



SOMMERSTÆVNE 2022

MARSTAL DEN 14. TIL 17. JULI

DFÆL

Nyt fra foreningen

GENERALFORSAMLING I MARTS 2022?

Bestyrelsen håber, at foreningen kan holde generalforsamling i foråret, sådan som vi plejer, når ikke lige en pandemi vender op og ned på det hele.

I skrivende stund ser det ærligt talt ikke helt lyst ud, men indtil videre håber vi på generalforsamling efter vedtægterne.

Altså i marts måned, 2022.

Datoen og selve indkaldelsen melder vi ud på hjemmesiden og i et nyhedsbrev, som du får via mail.

Allerede nu er du velkommen til at sende forslag, som du vil have behandlet på generalforsamlingen. Send til DFÆL's formand, formanden@defaele.dk

Der er et par større emner, som skal behandles på generalforsamlingen. Her er nogle af dem:

- Bådtællingen og DFÆL's arbejde for at bevare kulturarven.
- Registreringsbeviser til DFÆL-medlemmernes både.
- Resultatet af vores IT-investering.

Tovholder: Simon, formanden@defaele.dk

SAMARBEJDE MED TRÆSKIBSSAMMENSLUTNINGEN

TS har fået ny formand, nemlig Ole Vistrup fra Helsingør. Fra DFÆL bød vi den nye formand velkommen og opfordrede til, at vi holder fast i den gode kontakt mellem vores to foreninger. Den hilsen blev taget vel imod, og TS-formanden og DFÆL-formanden har taget hul på at mødes med jævne mellemrum på det gamle værft i Helsingør, der også huser et bazarområde, hvor såvel kaffen som romkuglerne er fortrinlige. Sammen har vi indkredset nogle emner, som vi tror vil interessere begge foreningers medlemmer, og som arbejdet for kulturarven har behov for.

Et af emnerne er opmærksomhed på de stadig flere lokale træsejlermiljøer. Hvordan kan vi som landsdækkende for-

eninger støtte de lokale initiativer?

Et andet emne handler om fartøjskonstruktørerne og kulturarven. I DFÆL kunne vi godt tænke os, at konstruktørernes virke får mere fokus i arbejdet med at bevare kulturarven. Det er en selvfølge når det gælder dansk møbelhåndværk, hvor arkitekterne er højt profilerede. Men de unikke fartøjer og konstruktørernes fornemme udvikling af funktion og design, fortjener at få meget mere fylde.

Tovholder: Simon, formanden@defaele.dk

HAR DU STYR PÅ DINE DFÆL-DATA?

Har DFÆL de rigtige data om dig? Navn, adresse, telefonnummer, mailadresse? Og er din båd med i fartøjsregisteret, og er oplysningerne rigtige?

Det skal du selv holde tjek på, og det gør du nemt via DFÆL's nye hjemmeside på www.defaele.dk. Det gør du via din medlemskonto. I september fik alle medlemmer en mail om, hvordan man kan aktivere sin brugerkonto til defaele.dk. Er du i tvivl om noget med din medlemskonto, kan du kontakte Preben, der er bestyrelsens IT-ansvarlige

Tovholder: Preben, preben@rather.dk

CHILI-TESTEN SÆSON 2022

Som du sikkert har læst i bladet, forventer vores Chille-gruppe, at der kommer en omgang mere med Chile-Test i 2022. Har du ideer til den eller vil du bare gerne deltage med nogle chile-brædder i dit eget havnebassin, så skal du kontakte Jørgen eller Ole.

Tovholdere: Ole, stixole@outlook.dk, Jørgen, jhe.hjem@webspeed.dk



DFÆL Tovholderne

Formand

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Næstformand

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen
medlem@defaele.dk

Redaktion blad og web

Preben Rather
bladet@defaele.dk

DFÆL's fartøjsregister

Preben Rather
preben@rather.dk

DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor
c.mangor@gmail.com

Bådtællingen

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Yachtloggen arbejdsgruppe

Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

Københavns Havn projekter

Kim Hyldig
kimhyldig@icloud.com

NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann
jhe.hjem@wespeed.dk

DFÆLs udstillinger

Anja Kiersgaard
anja@kiersgaard.eu

Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Sommerstævne 2022

Anja Kiersgaard
sommerstaevne@defaele.dk

Fartøjsvurdering

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kontaktperson til TS

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe
belami36@yahoo.dk

Chilitest

Ole Olsen
strixole@outlook.dk
Jørgen Heidemann
jhe.hjem@wespeed.dk

Registreringsbeviser

Preben Rather
preben@rather.dk
Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

DFÆL, foreningen Kalender

Klassisk Træbåd nr. 150

7. februar *Ekstern deadline*
14. marts *Omdeling starter*

Klassisk Træbåd nr. 151

5. maj *Ekstern deadline*
8. juni *Omdeling starter*

Klassisk Træbåd nr. 152

6. september *Ekstern deadline*
10. oktober *Omdeling starter*

Bestyrelsesmøder

27. januar

31. marts

26. maj

Vil du vide mere, er du velkommen til at kontakte bestyrelsen på formanden@defaele.dk

Generalforsamling

Forventes i marts, følg med på hjemmeside. Medlemmer får indkaldelse via mail.



Ventus er til salg

Konstrueret af Robert Jensen, der bl.a. en kendt for at tegne Nordiske Krydsere og meget slanke spidsgattere og bygget af Bernhard Hansen på sejlklubben Frems bådplads i Svane-møllen. Du kan læse mere om de tre Øresundskrydsere i Frems jubilæumsbog "Øresunds Sejlklub Frem 100 år" og i DFÆLs blad Klassisk Træbåd fra oktober 2016.

Jeg må desværre erkende, at det kniber med at få sejlet nok til at retfærdiggøre den tid, jeg bruger på at vedligeholde Ventus. Derfor sættes den nu til salg.

Ventus har gennemgået en opgradering i de sidste ti år hvor jeg har haft den.

2011: ny Volvo Penta motor D1-20, 2017: nyt dæk glasfiber lagt i epoxy på plywood, 2021: ny bompresenning, nye kabler og ledlanterner + led pærer i kahyt.

Årgang 1948

Længde 9,27 m

Bredde 2,21 m

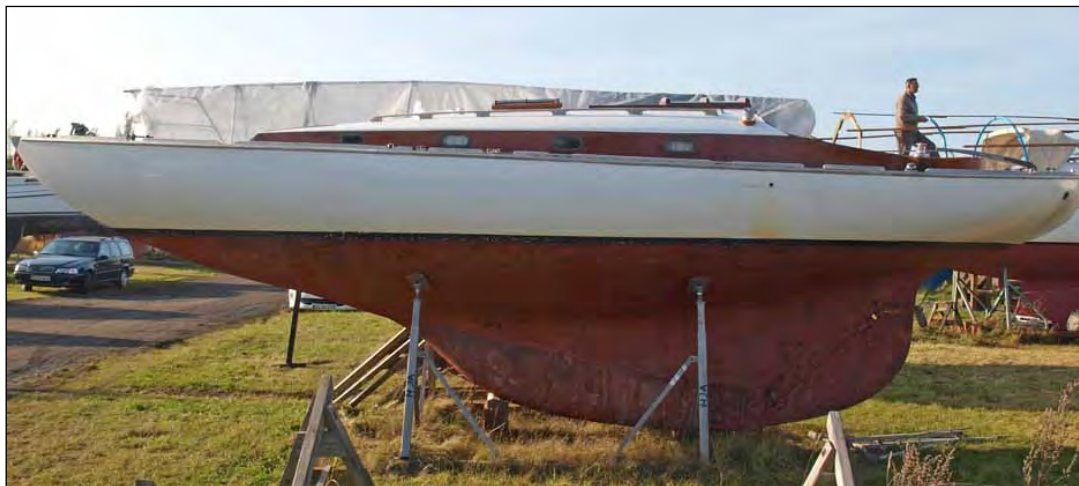
Dybgang 1,70 m

Motor: Volvo Penta D1-20, 18 hk

Sejlareal 36 m²

Sejl: storsejl, fok og spiler, alle af ældre dato.

Prisforslag: 65.000 DKK



Kontakt

Peter Blumensadt

Ranunkelvej 14

4300 Holbæk

Tlf. 2329 0931

Email:

pblum@privat.dk

Gammel velholdt træbåd sælges

Båden er bygget på Ring Andersens Skibsværft i Svendborg i 1926.

Båden har siden 1926 været ejet, igennem tre generationer, af familien Rhotenborg i Korsør. Tredje led i familien overtog båden i 1963 hvor den kom til Korsør.

I 1926 blev båden bygget som en Ålekvas, Lærk på Eg.

I 1963 blev båden bygget om til motorbåd med dæk, kahyt og styrehus.

I 1986 blev udvendig skrog udskiftet vistnok igen med lærketræ.

I 2014 blev båden overtaget af Jørn Hansen, Juelsminde.

I 2019 blev Ruf og Styrehus samt div. indenbords belagt med Teaktræ.

Båden befinder sig i Juelsminde.

Størrelse:

- Længde 7,9m
- Bredde 2,9m

Dybgang 0,9m

Jernkøl

Motor: Leyland Thornycraft årgang 1988

Drivmiddel disel. Tank 110 lt.

Knob 6

Køjer: Med lidt god vilje 4

Løvrigt:

- Ferskvandstank ja 90 lt.
- Toilet ja, fra 2010

Pantry ja Gas

Eneste grund til at sælge båden er at ejeren er blevet for gammel.

Pris: 75.000,- DKK

Kontakt:

Jørn Hansen

E-mail: jh411147@gmail.com

Telefon: 20722218



EPIFANES®
Nacht 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 spejlagtig højglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer fri SIS440 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



Limning

TDS serie af monterings- og spætlepoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggene overflader.



Værktøj

Special udviklet TDS værktøjer, for nem fjernelse af gl. fugemasse, samt forberedelse af fuger til om-fugning.

**WEST
SYSTEM®**
BRAND

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.

Kontakt: HF Industri & Marine, Gotlandsvej 6, 5700 Svendborg, TLF 62201312: www.hfmarine.dk

HF Industri & Marine ^{ApS}

Born Free, sælges.

Min Bianca 33 og Jeg, er blevet for "gamle" til hinanden. Og nu er tiden desværre inde til at vore veje skilles og en anden tager over.

Born Free, er en dejlig 33 fod havkrydser. Den er den ene af to Maghogni på Eg, træbåde, som Bianca værftet byggede, i årene 1957/58, for at kunne uddanne deres lærlinge. Alt andet var allerede den gang Glasfiber.

Den har fået "tilført" 3 ting, der uden at ændre konstruktionsmæssigt på båden, har bidrager meget til glæden ved at sejle den;

En bovpropel. Et elektrisk drevet anker. Hvor både anker og ankerkæde er i rustfrit stål. Og Et rulleforstag.

Men den er ikke ændret fra sin originale udformning og er i god stand.

Den ligger i Vordingborg Nordhavn.

Prisen er kr. 90.000,00

Den er annonceret på den blå avis, hvor der er en mere udførlig beskrivelse.

Og henvendelse kan naturligvis også ske direkte til Mig:

Stig E. Jeppesen.

Email: stig@jeppesens.org



PÅ KRYDS GENNEM HOBBY OG HÅNDVÆRK

		ÅRGANG		1	XVIII	ARTER SIG		VÆRKTØJ	BROFLAG	SLÅ SMÅ SLAG		SLANGE	FREM-MEDAR-TET		EFTER-NAVN		BUKSER	ÆT SER
TÆTNING											KRAFTIGT JERN MED GEVIND							
ENS			GUDINDE KLÆDE-STYKKE	5			JULE-TRÆET		SKOV-SHOVED SEJLKLUB		2 DVS. (LATIN)	1		PUDRE		SAGN		1 GUD
MAHOG-NIBAD			2									8						
SPI-SENDE									3									
ACCEPT										SCENE 3								RUND-HOLT-AF-SLUTNING
	SES					MÅL RETNING				REAUMUR TONE		1. BOG-STAV TONEART		HÅND-TAG	4	FORNEM		VÅBEN
VÆRKTØJ			4		FORENING				FLAMME FREM-MED				VÆRKTØJ GEN-STANDE					
VINKEL								55°52,0 N 12°50,0 E										
DANSK Ø					DÆK-NAVN	GUD VAND		GIFTSTOF		RUM GO					KVITTE-RING FOD			
SAGN-KONGE			6		TIDL. DANSK PARTI						REAKTION LADY							
	HER KAN DU KOMME OVER ÅEN																VAND	
							7	SPIDSGATTER						5				

- □ □ □ □ □ □ □
1 2 3 4 5 6 7 8

A: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000 1001 1002 1003 1004 1005 1006 1007 1008 1009 1010 1011 1012 1013 1014 1015 1016 1017 1018 1019 1020 1021 1022 1023 1024 1025 1026 1027 1028 1029 1030 1031 1032 1033 1034 1035 1036 1037 1038 1039 1040

VINTER I TRÆBÅDSLAND

Nu syder landets lokale træbåds miljøer af virkelyst. På billedet er det den store hal hos Nordvestjysk Fjordkultur i Struer, hvor slanke kapsejlere og klinkbyggede joller står side om side. Foto: NFK

