

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 151 sommer 2022

- ★ FOLEKÅDEN FYLDER 80
- ★ REGISTRERINGSBEVIS TIL DIN BÅD
- ★ BEVARING OG KLASSIFICERING
- ★ SOMMERENS KAPSEJLADSER



**Kom med til
Sommerstævne i Marstal**



Nr 151, sommer 2022

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

Redaktion og annoncer

Preben Rather
bladet@defaele.dk
2175 2070

Tryk

Step, Svendborg

Annoncepriser

Medlem: Gratis for 1/2 side med foto og tekst. Værdi: 1.200,- kr. Bringes i to numre.

Ellers samme priser for alle:

1/2 side 600,- kr

1/1 side 1.200,- kr

Forhandlerannoncer:

Kontakt redaktionen.

Hjemmeside

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

Næste nummer

I din postkasse medio oktober 2022.
Deadline 6. september 2022.

Medlemsoplysninger

Husk at du kan se og ændre dine medlemsoplysninger på hjemmesiden. Er du flyttet, har du fået ny e-mailadresse eller har du solgt eller købt et fartøj? Hop ind på hjemmesiden og del dine ændringer med os. Du kan også melde dig ud online, men det er en hemmelighed mellem os to



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

bladet@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

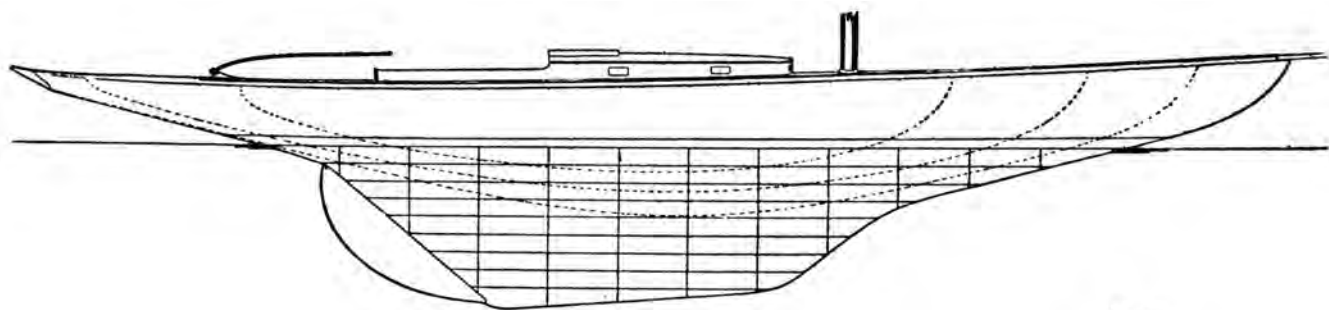
Hal 16, Helsingør

Facebook: Hal 16 maritimt værksted i
Helsingør

www.mfs.dk/hal16/

Indhold

<i>Glade dage i Marstal</i>	4
<i>Folkebåden fylder 80</i>	8
<i>Bevarings-status for lystfartøjer</i>	22
<i>Najaden og Aabenraa Sejlklub</i>	28
<i>Registreringsbevis til DFÆL-både</i>	31
<i>Svendborg Classic Regatta</i>	36
<i>Øresund paa Langs</i>	38
<i>Nyt fra foreningen og kalenderen</i>	41
<i>Annoncer</i>	43
<i>Krydsord</i>	47



Billedet på forsiden: Jørgen Heidemanns folkebåd Scherzo ligger for anker, medens skipper bader, med kamera.



**Kom med til
glade dage
i Marstal**

Invitation til sommerstævne

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer (DFÆL) inviterer hermed til sommerstævne 2022.

I samarbejde med Marstal Sejlklub og Marstal havn, glæder vi os allerede nu til at byde på et par enestående dage i sejlerbyen med den lange søfartshistorie.

Vi har nogle fantastiske lokale anker-folk til stævnet, og vi får lov til at bruge sejlklubbens dejlige klubhus som base. Havnen reserverer bro nr. 8 til os og forventer, at de fleste kan ligge samlet ved pælepladser. Bådene vil få anvist pladser ved ankomsten om torsdagen.

Havnen ligger helt integreret i den gamle købstad, som rummer gode indkøbs- og spisemuligheder. Tæt på havnen er der Hotel/hostel og campingpladsen. Det er ikke muligt at opslå telt på havnearealet. Der er fine faciliteter på land, og gode legemuligheder for børn. Der er mulighed for havbad meget tæt på havnen.

Søsætning også mulig

Søsætning vil kunne ske i Marstal. Der er et stort slæbested ved sejlklubben til trailerbåde og der er maste-kran. Sejlklubben råder over en traverskran med 6 tons løft.

Kapsejladser

Kapsejladserne – DM i træbåd - vil foregå på sejlklubbens faste bane-areal "Bredningen" - farvandet mellem Halmø, Strynø og Ærø, hvor der er fine muligheder for at lægge en bane med både kryds, halvvind og læns. Banelængden kan varieres fra 2 -3 sm til over 10 sm, så der bliver mulighed for 3 – 4 eller måske 5 sejladser. Der sejles efter NNL-mål

Udflugter

Der vil blive arrangeret bustur rundt til Ærø's seværdigheder og besøg på Motorfabrikken Marstal. Der er begrænsede pladser i bussen – først til mølle gælder på dagen. Derudover kan man på egen hånd blandt andet besøge det virkeligt fine Marstal Søfartsmuseum.

Hvis du ikke er medlem af DFÆL, kan du deltage mod



Smukke Randi fra København er en af de mange smukke både i DFÆL.

et beskedent ekstra gebyr, som modregnes, hvis du melder dig ind i foreningen ved tilmelding til stævnet.

Måling af båd til NNL-mål

Både, som skal deltage i kapsejlds vil skulle indmåles til NNL. Tilmelding til måling skal ske samtidig med at man tilmelder til stævnet.

Bådbedømmelse

DFÆL uddeler hvert år plaketter til de bedst bevarede af de deltagende både. Vi ser gerne deltagere fra nabolandene, og fineste udenlandske båd vil kunne modtage en særlig præmiering. Stævneledelsen forbeholder sig dog ret til at begrænse antallet af både til bedømmelse aht. tidsmæssige begrænsninger.



Åben Båd

Vi opfordrer kraftigt deltagerne til at man inviterer til Åben Båd. Ved denne lejlighed inviteres publikum ombord og kan med egne øjne se og høre om det at eje en træbåd. Fordelene dermed er for talrige til at de kan nævnes, men goodwill i forhold til det at være træbådsejer er åbenlys.

Medbring også gerne dit musikinstrument.

Sådan melder du dig til

Du melder dig til via DFÆLs hjemmeside, www.defaele.dk. Det kan du gøre frem til den 1. juli. På hjemmesiden finder du også programmet.

Hvad koster det

Deltagerbetalingen er fastsat således:

Båd, medlem 400,-

Båd, ikke medlem 450,-

Voksen 375,- pr person

Børn under 12 år gratis

Festmiddag alene 225,-

Program

Torsdag. 14. juli

- Kl. 14:00 – 17:00: Bureau åbent for registrering. Festlig flagning over toppen
Kl. 17:00: Åbning af stævnet ved borgmesteren.
Flagsætning og mole-øl
Kl. 18:00: Fællesspisning / grill.

Fredag 15. juli

- Kl. 7:00 – 9:00: Morgenmad i klubhuset
Kl. 9:00 – 11:00: Medlemsmøde vedr. Bådtælling og register; Registreringsbeviset; Bevaring og klassificering oa
Kl. 11:00 – 14:00: Bedømmelse af fartøjer; Opmåling af både uden kendt NNL-mål; Stumpemarked; Åben Båd
Kl. 15:00 – 16:00: Motorfabrikken Marstal; rundvisning og historien om...
Kl. 17:00: Mole-øl
Kl. 18:00: Fællesspisning / grill

Lørdag 16. juli

- Kl. 7:00 – 9:00: Morgenmad i klubhuset; smør-selv-madpakker for kapsejlere
Kl. 9:00: Skippermøde
Kl. 10:00 – 16:00: Kapsejlads - DM for Træbåde. Bustur på Ærø incl Ærøskøbing på egen hånd i frokostpausen.
Kl. 19:00: Festmiddag i sejlklubben, herunder præmier for fartøjsbedømmelse. Musik / sange ved "De småborgerlige"

Søndag 17. juli

- Kl. 7:00-9:00: Morgenmad i klubhuset
Kl. 9:00: Præmieoverrækkelse - DM for Træbåde
Kl. 10:00: Standernedhaling. Tak for i år.

23 april

80

år

1942-
2022



Historien bag fødselaren: **Folkebåden fylder rundt**

Af Jørgen Heidemann

Denne gang er det ikke en enkelt båd, men en hel båd-klasse, der fejres: NORDISK FOLKEBÅD er blevet 80.

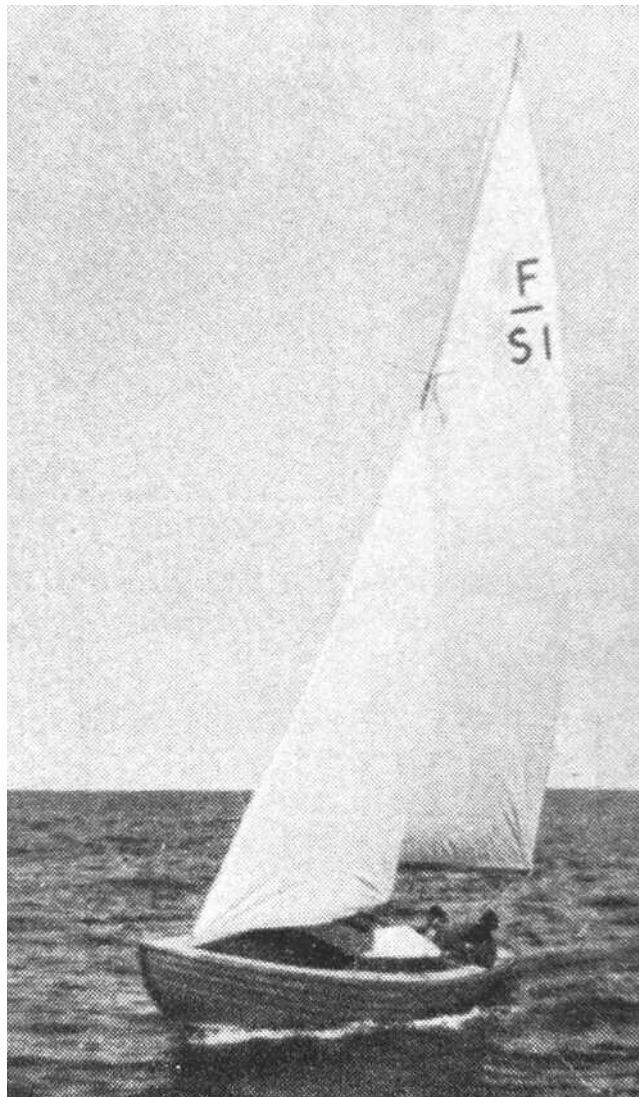
Fødselstidspunktet kan diskuteres: Var det da

- ♦ Idéen opstod ?
- ♦ Udviklingsarbejdet blev sat i gang ?
- ♦ Typen blev godkendt ?
- ♦ Første eksemplar blev søsat ?

Vi har valgt det sidste som den "rigtige" fødselsdag. Når dette blad udkommer, er den dag ovre: den 23. april.

Den dag, i 1942, var så meget af isen i Götaelven smeltet, at det store projekt passerede en milepæl: Verdens første folkebåd, F S 1, "Carmencita af Sjösa-la", bygget i Arendal af brdr. Olsson, kunne søsættes. En mærkedag for en virkelig succes.

Søsætningfoto ikke fundet, men dette er fra jomfrusejladsen 2 dage senere, 25/4 1942, fra Arendal til Silfartsholmen, med Tord Sundén og Arne Wickberg.



Idéen, der blev til et projekt.

Et projekt, der byggede på et forslag fra den göteborgske sejklubsformand **C. G.**

Fast, som i 1939 havde efterlyst en 1-typebåd, lidt større end dragen, ca 30 m² sejl, enkel i konstruktion og billig at fremstille, egnet til såvel familie- som langturs-sejlads.



Efterfølgende blev projektet "sat på skinner" af skibsreder og kendt sejlsportsmand **Sven Salén**, som på sejlerdagen i Helsingfors efterår 1940 fik udvirket, at der blev udskrevet en nordisk konstruktørkonkurrence i Skandinaviska Seglarförbundets regi.

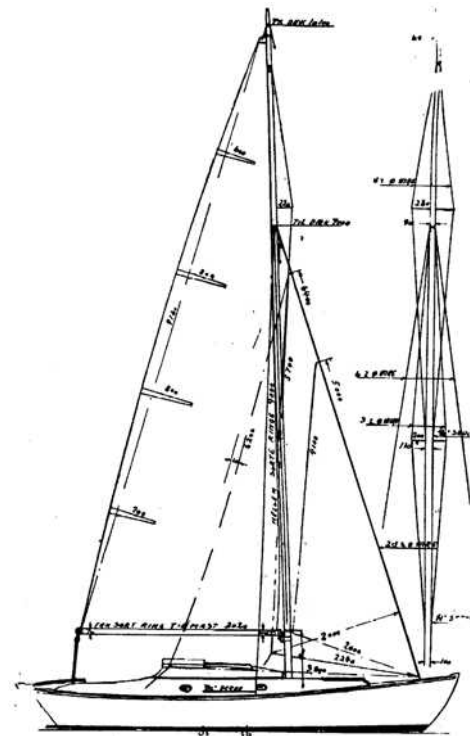
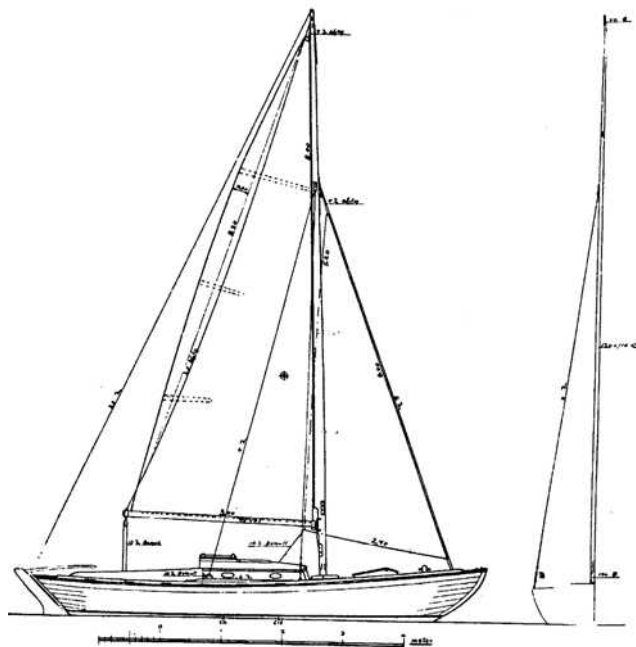
Udover ovennævnte kvaliteter indgik det i konkurrencebetingelserne, at den skal egne sig til fabriksmæssig seriebygning.

Salén har desuden i sine memoirer skrevet:

"Jeg synes, vi skal indstifte en nordisk folkebåd, robust og praktisk indrettet, så den kan blive en slags sejrende sommerhytte. Fremfor alt skal den være søsikker."



Sven Salén ved roret



Øverst er Jac M. Iversens VEGA II, og t.v. er det Knud Olsens forslag SVA-NE. Begge var klinkbyggede 20 kvm. Platgattere.

Konkurrencen uden vindere.

Ved tidsfristens udløb 15 maj 1941 var der fremkommet 58 forslag. Men konkurrencekomitéen fandt blandt disse intet forslag, som til fulde opfyldte kravene.

Men fandt 2 af dem egnede til videre bearbejdelse – de fik derfor en delt anden / tredje pris, der gik til Jac.M. Iversen, Sverige, for "VEGA II" og til Knud Olsen, Danmark, for "SVANE". Begge to var 20 m² klinkbyggede platgattere .

Desuden uddeltes en delt fjerde / femte pris, der gik til Alfons Kvarnström, Finland, for "INGER" og til O. W. Dahlström, Danmark, for "SNIPAN", begge to ca 9 m lange, slanke kraelbyggede kuttertyper .

Det videre forløb har der været lidt divergerende opfattelser af – desværre også retslig tvist, som vi ikke kommer ind på her.



Tord Sundén omsatte udvalgets anvisninger til Skandinavisk Sejlerforbunds tegninger. Og så var den endelige folkebåd født.

Den fremherskende opfattelse var, at **Tord Sundén**, der var ansat ved Eriksbergs Mekaniske Verkstad, fik overdraget – efter komitéens nærmere anvisninger – med udgangspunkt i VEGA II og SVANE at konstruere det endelige resultat.

Dette forelå – og blev vedtaget – oktober 1941.

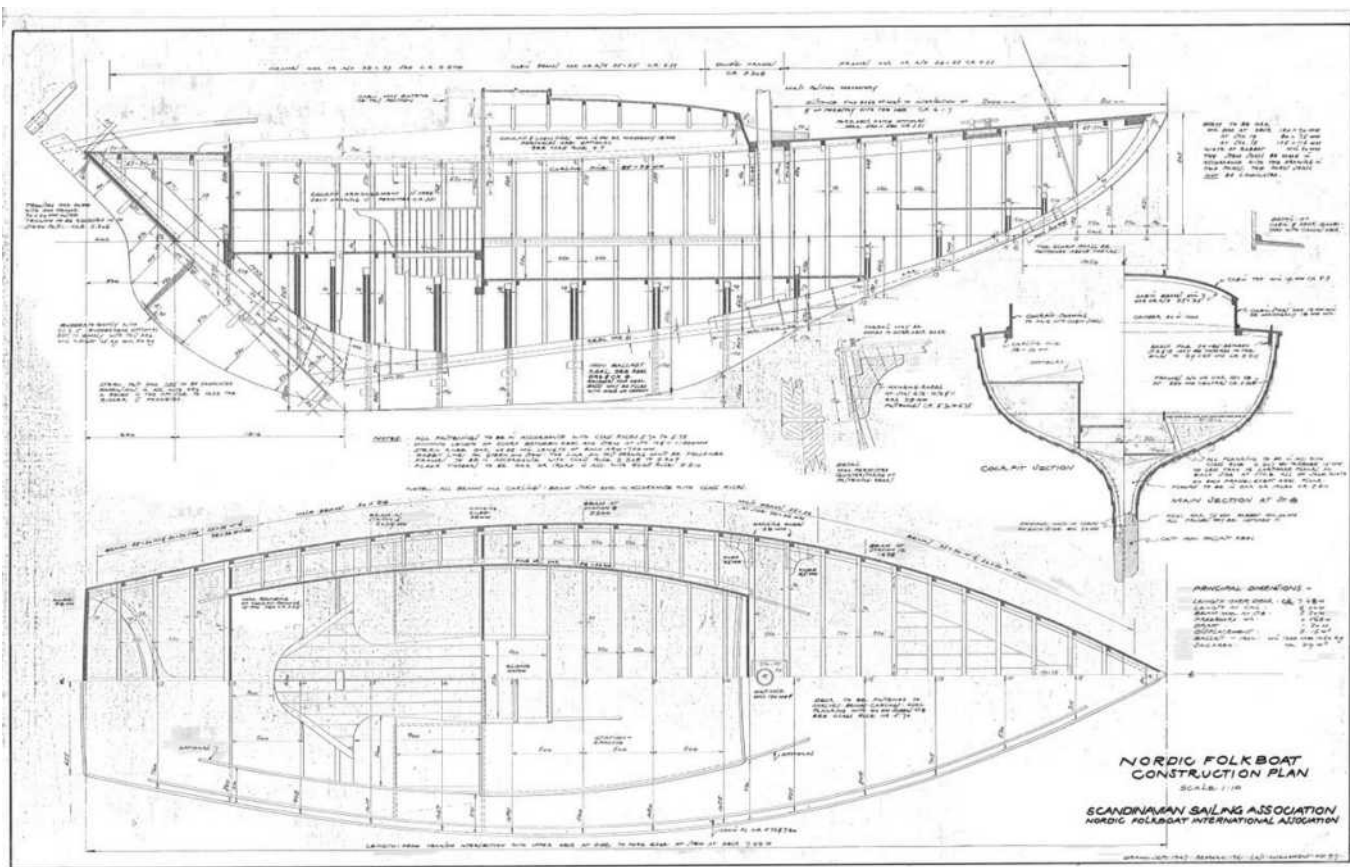
De første bestillinger

Sven Salén, som var resolut og ikke uden midler, var rask til at effektuere idéen om seriebygning. Han lagde ud med at bestille 60 stk. : 40 fra Sverrevarvet i Göteborg og 20 fra Andersson och Sundberg i Söderköping.

Alle blev "solgt på roden" til en stykpris på 3.000 (sv.) kroner. En succes var født !

RUND FØDSELDAG

FOLKEBÅDEN



Saléns valg af navnet på den allerførste folkebåd, "Carmencita af Sjösalä", kan tænkes at være inspireret af visesangeren Evert Taubes sang "Frithiof och Carmencita" (men det er rent gæt !) for Taube hørte til Saléns vennekreds – de havde om fælles interesse sejlad og visesang. Og Sjösalä er en lokalitet i den Stockholmske skærgård, som Taube og/eller Salén havde en tilknytning til. Taube, der var begejstret sejler, ejede vistnok aldrig selv en båd, men var begunstiget af at kunne låne.





Dog er den første af serien, F D 3 "Bonny" (nu F G 3 "Jacaranda"), fortsat i live – flere gange gennemrenoveret – siden 2013 hos selskabet Klassisch-am-Wind, beliggende ved Slien, til udlejning.

Andre af de danske bådebyggerier har gennem tiden bygget langt større antal, men næppe som egentlig fabrikmæssig serieproduktion.

De første produktioner

Billedet – så vidt erindres hentet fra Sjöhistoriska Museets billedarkiv – illustrerer statet for seriebygning, noget enklere organiseret end forbilledet fra Henry Fords amerikanske samlebands-bilfabrikker. Men der kom efter forholdene på kort tid ganske mange både til verden.

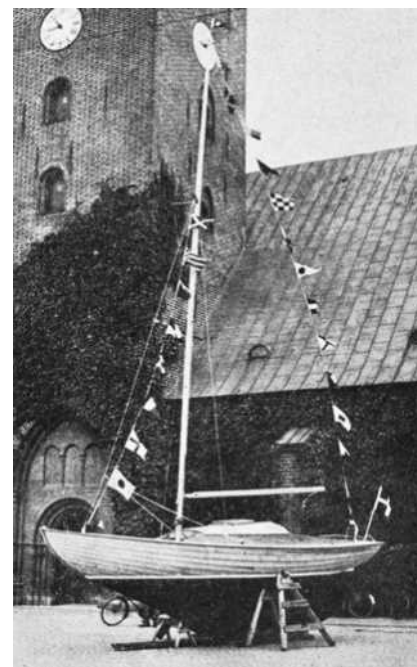
Samme grad af seriebygning har vi ikke set i Danmark. Det nærmeste, vi kommer egentlig seriebygning, er nok, at Aarhus Yachtværft i årene 1946-47 byggede 11 stk., hvoraf de fleste nu er forsvundet: ophuggede, eksporterede eller bare glemt.



F D 3 Jacaranda på land.

Den allerførste danskbyggede folkebåd kom i 1943 fra brødrene Børresen i Vejle, der på bestilling af "Sejlsportens Venner" byggede F D 1 "Peter Pan" til udlodning .

Så vidt vides blev der rynket lidt på næsen ad folkebåden lige ved dens fremkomst, noget i retning af : "Bare en stak brædder" ! Eller: "Grim ! Uharmonisk, alt for højt fribord" (det sidste tror man næppe i dag).



Noget af det kedelig ry fik "Peter Pan" gjort noget ved, da den tidligt fik et godt skudsmål: Klubformand C. O. Nielsen fra udlodningens vinder, Helsingør Sejlkлуб, beretter om hjemhentningen fra Fredericia til Helsingør:

*"Fartøjet er et ypperligt Søskib og yderst velsejlende, i det mindste i Kuling. Jeg kan saaledes anføre, at vi gik fra Fredericia Lørdag Formiddag Kl. 9,30 prc. Og blev kontrolleret *) af Kystpolitiet i Helsingør Kl. 10 prc. Søndag Formiddag. Undervejs havde vi været inde i Gilleleje for Kontrol*) fra Kl. 6,54 til 7,45, saaledes at Sejladsen blev udført på 23½ Time (ca 120 Sømil) eller en Gennemsnitsfart af over 5 sømil i Timen. Mit Indtryk er, at Baaden fuldt ud egner sig som Folkebaad, tryk og rummelig i enhver Henseende og let at manøvrere"*
*) Kontrol ? – ja, det var jo krigstid (red.)

Jeg kan for egen regning tilføje, at båden desuden har haft ry for at være overfavoriseret ved fastsættelse af handicap mål. Dette må nok bero på misforståelser, men er vel afledt af, at den er ret underrigget, d.v.s. hvor andre må rebe ned i hårdt vejr og derfor ikke har gavn af hele sit sejlareal, fortsætter folkebåde, som i h.t. standard ikke er indrettet til rebning men kan bære det hele.

Det har nok også bedret bådens ry, at der med tiden blev gjort mere ud af finish og indretning.

"Peter Pan" blev ikke i Danmark så længe.

Den var blandt de mange gode danske sejlbåde, der i 50'erne blev eksporteret til USA, hvor den levede i San Francisco Bay som F US 1 "Old One", indtil den i 1995 blev meldt sporløst forsvundet fra sin ankerplads af ukendte årsager.

Ældste i Danmark.

Den ældste folkebåd i Danmark – og en af verdens ældste nu – er museumsbåden F D 2 "Gill", i 1996 doneret til Danmarks Museum for Lystsejlsads. Oprindeligt F S 27 "Gunga Din" fra den første svenske serie fra Sverrevarvet i 1941-42, siden ca 1961 dansk ejet.

Da den fik sin første danske ejer, var det første ledige nummer F D 370. Men 2-tallet, de havde været reserveret en båd, bygget i 1943 men ikke overholdt målene og derfor ikke kunne klasseres, var ledigt og kunne derfor tildeles "Gill" – ganske passende for dennes tidlige "fødsel".



"Gill" var i en årrække sejlede museumsbåd – som her ved Svendborg Classic Regatta 2008. Gill overgik ca 2011 fra at være sejlede til at være udstillingsbåd på museet, da dens rolle på vandet blev overtaget af F D 541 "Tibbe" (mere om denne senere)



"Gill" udstillet i museets daværende lokale på Valdemars Slot side-om-side med F DEN 1099 "Tinini", flankerende en fortællende Erik Andreasen (Folkebådscentralen).

Senest er Gill udlånt til Ebeltoft-bådfællesskabet FAB-LE, der efter diverse udbudringer agter at anvende den og flere andre renoverede folkebåde til sejlads med sølystne unge.

Et prisværdigt initiativ til at åbne for nye generationer for sejlads – ikke mindst med klassiske træbåde.

I Norge

Her slog folkebåden vist ikke rigtigt an. Men vi har da fundet et foto af en tidlig norsk – af en eller anden grund regnet som den første, trods sejlnummeret.

Billedet viser F N2 Singoalla fra 1947, den første norske folkebåd.



Tilvækst og udvikling

Den førstefødte og hendes 60 jævnaldrende svenske søstre udgør – sammen med mængder af slægtninge fra andre lande gennem tiden og inkl. præstationsmæssigt ligeværdige kloner af glasfiber med alurig – en værdsat bådklasse med mere end 4000 både spredt i en del lande, især Sverige og Danmark, men også Tyskland, Finland og USA råder over betydelige flåder.

Antagelig er ingen kølbådstype af træ bygget i større antal eksemplarer. Af velkendte, højprofessionelle bådbyggere, men også af en del mindre kendte samt af privatfolk med mod på at bygge selv.

Efter en træg start i Danmark, gik det allerede kort efter krigen fremad: Allerede 1949 var der bygget 100 eksemplarer. Nr. 300 nåedes i 1961 og 15 år senere – i 1976, ved introduktionen af glasfiber versionen – var der registreret 624.

I tiden derefter og frem til nu er der kommet ca 50 træbåde mere, enten nybyggede eller importerede. Og så et stort antal af glasfiber.



Den senest tilkomne træbåd, F DEN 1143, "Snudd IV", blev færdiggjort 2012 hos Brandt

Møller i Jægerspris og fremvistes samme år i Bella-Centeret



Gennem tiden er der sket enkelte ændringer af reglerne for båden, selv om man med forsæt har været ganske tilbageholdende med det af henblik på at opretholde stor ensartethed, af hensyn til jævnbyrdighed i præstationer. Jeg kender langtfra alle ændringer, men kan af kuriøse årsager nævne den måske første: at krav om gennemgående sejlpinde allerede udgik indenfor det første år.

Desuden har man på et lidt senere tidspunkt frafaldet krav om udelukkende nordiske træsorter – der antagelig fra begyndelsen var begrundet dels i vareknaphed i den allerførste tid men også i det grundlæggende forsæt om at begrænse udgifter, så flest mulige ville få økonomien til at hænge sammen.

Således blev vist ret tidligt accepteret mahogni i apteringen, ligesom agterspejl også – alternativt til eg – måtte være mahogni.

En del senere (¼ 1984) blev mahogniklædning accepteret – vistnok på forslag af eller efter ønske fra Brandt Møller.

Jeg har ikke fundet foto af eksempel fra B.M. på en mahogniklædt folkebåd, men et fra Roland Bègré i Schweiz – den træsort misklæder ikke jo båden !

Den mest markante regelændring var imidlertid klasseorganisationens accept af **glasfiberversionen** efter intenst bearbejde af Erik Andreasen (Folkebådscentralen) og Poul Ankjær – det var ingen nem sag. Der var en fast holdning til, at en sådan version, selv om det teknisk set havde været muligt, ikke på nogen måde måtte kunne uddistancere træbådenes konkurrenceevne. Klassen måtte ikke slås i stykker – naturligvis ikke. Så, da de præsenterede idéen i 1972 blev de vist nærmet ”pebet ud”.

Derfor skete det første pionerarbejde 1974 i USA, da Svend Svendsen byggede F USA 100 ”Pokkers Karl” med Børresen-båden F D 430 ”Gækken” som plug.



Glasfiberbådene vinder frem

Men efter at Erik Andreasen i 1975 vandt klassens fineste trofæ, ”Guldpokalen” med F D 541 ”Tibbe”, gik der skred i sagerne. Så fik de herrer medvind til at gå i gang med glasfiberprojektet, men det skulle ske med nøje kontroller, så sejlegenskaber forblev uforandrede. Og man havde Thorkild Lind, der har bygget mange velrenommerede træfolkebåde (inkl. ”Tibbe”) med på råd, bl.a. ved udformning, af f.eks. ruf.



Her diskuterer fagfolkene, hvordan overbygningen til glasfiberversionen skal se ud. Fra venstre: Th. Lind, Aage Schouboe, Erik Andreasen, Poul Søndergaard.

Hermed var grunden lagt for en meget omfattende produktion – i virkeligheden sikredes klassens levetidsforlængelse i hen ved et par snese år.

Tilgangen af nye både er nu – mig bekendt – meget beskednen efter, at Folkebådscentralen blev afhændet til et tyske ejerskab, der angiveligt ikke var ret aktivt. Men måske går det fremad igen efter, at et bådfirma i Berlin vist er ved at gå ind i sagen.

Desværre fandt Erik Andreasen ikke velegnet fotomateriale af den første glasfiberbåd F DEN 625, "Kalorius" fra 1976 (efterfølgende omdøbt til "Proto") da vi spurgte forud for 70 års jubilæet.

Tibbe fandt Lillebæltsværftet 2009 i vanrøget stand i Sønderjylland og gav en gevaldig overhaling, inkl. gendannelse af dens oprindelige, lysegrønne skrogfarve, som man fandt rester af under alt det hvide, da den blev renskrabet.

Dens fortid har ikke været god ved den, den var meget svær at holde tæt.

Men den fik et nyt tilnavn, da den nyrenoveret kom ud af glemselen: "Alle (glasfiber)folkebådes moder"

Endnu en regelændring, der krævede mange sværdslag, var accept af alurig – det varede en del år at finde frem til en alumast, der m.h.t. vægt, vægtfordeling og trimbarhed var tilstrækkeligt sammenlignelig med gode træmaster.

Sågar rulleforsejl er nu accepteret – men rulning ikke tilladt under kapsejls. Jeg ved egentlig ikke, hvorfor man skulle rulle fok ind/ud, mens der kapsejles? Båden fører jo ikke spiler, hvor begrænsningen kunne have mening. Men jeg har selv god gavn af rulle, da jeg sejler meget solo.

Omdømme

Som nævnt blev folkebåden – sine steder, lidt ”hovski-snovski” – vist anset som det simpleste af alt simpelt. Men med tiden har den i den grad rehabiliteret sig til en alsidig, velanset båd i overkommelig størrelse og økonomi, en kæk fremtoning på vandet.

Som veltilfreds ejer af en af slagsen kan jeg bekræfte, at den på god vis lever op til det, den blev skabt til. Yndet kapsejladsbåd – den store ensartethed, der har været vogtet nidkært over, gør den til en glimrende entypebåd på banen.



Mærkerunding ved Svendborg Classic Regatta 2010

Og egnet som turbåd for en mindre besætning: 2 personer i ugevis. Flere ikke helt så længe, hvis man ikke er meget nøjsom med bagage. Eller er indstillet på at medtage det grimme, men praktiske, orange bomtelt, så bagage under overnatning kan staves op på taget og et par sovepladser opnås under fordækket for ikke alt for store personer.



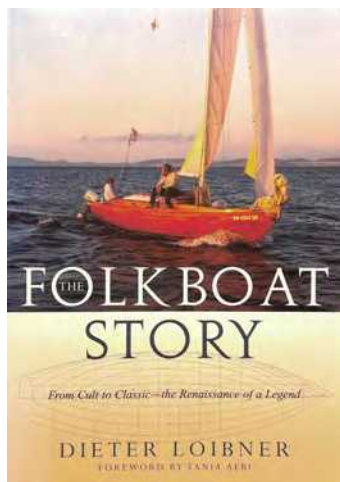
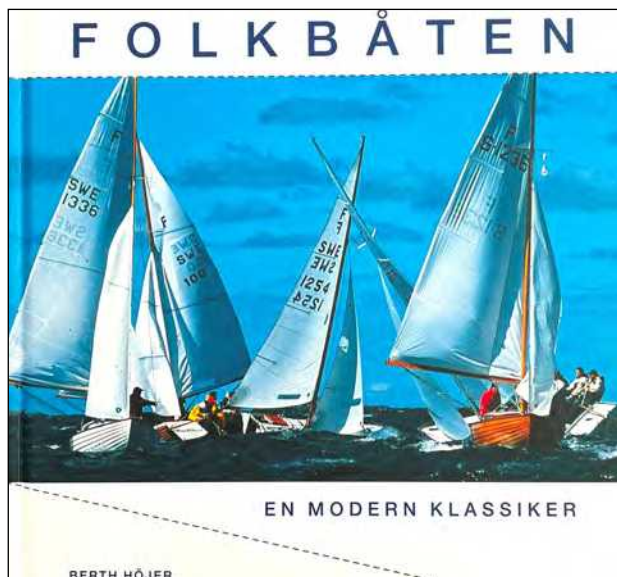
Stævnemøde ved Drejø aug. 2010

Eller bare bruges til dagture i nærområdet – f. eks. ud at agere badeplatform ved en turbøje eller eget anker et fredfyldt sted.

Illumø, 2/10 2015



Mere om vore kække små både i en flot svensk bog af Berth Höjer: "FOLKBÅTEN – en modern klassiker (Nautiska Förlaget, 2006) som er en af kilderne til dette skrift.



Eller: Dieter Loibner
"The folkboat story" (Sheridan House, 2002)

Desuden opdagedes kort før redaktionens afslutning yderligere en interessant svensk bog: Tomas Svensson og Sture Sundén: "Hela folkets båt" (Breakwater Publishing). Gennemlæsning

ikke nået, men bogen, der er fyldt med masser af informationer, synes derudover bl. a. at have til formål "post festum" at sætte spørgsmålstegn ved den sæd-

vanlige opfattelse af forløbet ved folkebådens konstruktion – et partsindlæg i en ellers afsluttet proces. Det ligger helt udenfor denne artikel at have nogen mening i dette kontroversielle anliggende.



Men vi kan også selv skrive hos DFÆL:
DFÆL-bladet nr 104 (maj 2010) har ca 11 siders folkebådsstof
Nr 106 (dec. 2010) har 16 sider
Nr 114 (dec) 2012 har 2 sider om den genfundne "Carmencita" med andet navn i Spanien.
Bladene kan læses og downloades fra vor hjemmeside.

Fødselsdagen fejres

Fødselsdagen fejres af Dansk Folkebådsklub, Grenå Sejlklub og foreningen FABLE (Foreningen af Aktive Bevaringsværdige Lystfartøjer i Ebeltøft) ved et folkebådstræf i Ebeltøft.

Fejringen markeres af det internationale folkebådsforbund med dette elegante logo.

Arrangørerne i Danmark skriver bl.a. :
"Den rynkede dame fylder 80 år, og det skal fejres !
En fejring, der både tager form som et internationalt Danmarks mesterskab og



*en flydende bådudstilling af Nordens smukkeste
båd – den Nordiske Folkebåd.*

*Det hele løber af stabelen d. 30 juni frem til d. 2
juli 2022”.*

Tak fra F DEN 506...

Tak for ordet og til lykke fra en knapt så gammel
rynket dame, som helst må blive hos ejeren lidt
endnu – i sin helhed.

Og tak til de mange, der fik idéen, iværksatte
dens realisering og som byggede bådene til os.

Jørgen Heidemann



55

F DEN 506 SCHERZO

1967

Folkebådsfeltet ved Svendborg Classic Regatta i 2008.



Folkebådens Pris

Mel: Hjalmar og Hulda



På furubyggd folkbåt jag kväder min sång
vid blånande böljarnas brus,
när våning och stuga mig tyckas för trång
jag flyr til mitt gungande hus.
Blott sju sextiofyra är längden på skutan,
det räcker åt mig, jag kan vara förutan
en hel del på längden, det kan ni förstå
när bredden på mitten är två tjugotvå.

Min folkbåt er rymlig, min folkbåt er trind,
men framtill så vass som en kil.
Den ligger på kryssen blott tre streck från vind,
den länsar med sju åtta mil.
Med ett tusen kilo i kölen den gungar
just lagom på vågen, og bogswallet slungar
min folkbåt så långt bort i söder og norr,
att jag uti sittbrunnen jämt seglar torr.

Där kan jag servera en middag för sex,
i ruffen ryms fyra också.
Jag slippar att ralta omkring på mitt däck,
på durkar og trall kan jag gå.
I folkbåten sover jag härligt om natten,
mot klinkbyggda borden hörs kluckande vatten,
och sömn utan kluck kan til sjöss jag ej få,
og kluck utan klink kann omöjligt uppstå.

På furubyggad folkbåt jag kväder min sång
och smekar dess blänkande bord,
jag drömmer om fred som skall komma en gång
med frihet för folken i nord.
Jag seglar då kanske ej långt ner i söder
men styr min folkbåt till nordiska bröder
och sjunger en sång på det frigivna hav
om båten som furan och järnet oss gav.

Evert Taube, skrevet til konstituerende møde 23 maj 1944 af Folkbåtsförbundet

Fremført af operasangerinde & (fhv.) folkebådssejler Cecilie Lindwall, accompaneret af Eva Noer Kondrup og Stig Ekblom, da Danmarks Museum for Lystsejlad 22 april 2012 holdt 70-års jubilæumsfest for folkebåden på Valdemars Slot.

Kategori A: Fartøjet er i al væsentlighed uforandret. Det udgør en tidsmæssig helhed af væsentlige, typiske elementer samt af en række individuelle træk, der er særlige for skibet og for den bådtype, som det repræsenterer. Et fartøj i denne kategori oppebærer derfor den højeste grad af autenticitet og betegnes Historisk Monument.

Kategori B: Fartøjet er i et vist omfang forandret. Det rummer dog fortsat en række væsentlige, typiske elementer samt en række væsentlige, individuelle træk fra skibets eget livsforløb og for den bådtype som det repræsenterer. Et fartøj i denne kategori oppebærer en høj grad af autenticitet.

4 x Bevarings-status

Her er de fire kategorier, som Skibsbevaringsfondens model for bevarings-status tilbyder.

Sproget har fokus på erhversfartøjer, men modellen kan også bruges til lystfartøjer.

Hvordan vil du vurdere Spray, her billede fra 2007, da den stadig var ombygget og bermudarigget?



Kategori C: Fartøjet er radikalt forandret. Enten fra én fase af bådtypens udvikling til en anden – typisk fra motorskib til sejlskib – eller fartøjet har undergået så væsentlige forandringer i dæksplanet, at det i særlig grad adskiller sig fra det oprindelige skibs konstruktion. Fartøjer i denne kategori oppebærer trods forandringerne en vis grad af autenticitet.

Kategori D: Fartøjet er stærkt forandret. Det har – ud over det oprindelige skrog – kun ringe eller måske slet ingen lighed med fartøjets oprindelige konstruktion, men er dog sjældent eller af stor historisk betydning. Fartøjer i denne kategori har potentiale til at nå et højere niveau af autenticitet.

Bevarings-status for lystfartøjer

Af Simon Bordal Hansen

Formand DFÆL og observatør i Skibsbevaringsfonden

Flåden af ældre danske træfartøjer er så småt ved at blive vurderet i forhold til det enkelte fartøjs bevaringsstatus. Bag initiativet står Skibsbevaringsfonden, og nu vil DFÆL gerne omsætte samme måde at vurdere bevaringsstatus til de ældre lystfartøjer. Det er vi i dialog med Skibsbevaringsfonden om, og vi har taget initiativ til et samarbejde om opgaven.

Fonden har udviklet en model for, hvordan man kan vurdere et fartøjs bevaringsstatus. Den resulterer i, at fartøjet får en bevaringsstatus indenfor én af fire kategorier: A, B, C eller D.

Autenciteten er afgørende

Fondens model, og hele tænkningen bag den, er grundigt beskrevet i et dokument, der kaldes Københavnscharteret. Her er fokus på ældre erhvervsfartøjer og mere præcist på nogle forskellige typer af fiskefartøjer.

Kernen i vurderingsmodellen er fartøjets autencitet. Autencitet er ikke det samme som originalitet, f.eks. kan en dæksluger jo være skiftet mange gange i et fartøjs levetid. Og et erhvervsfartøj kan ændres og tilpasses nye opgaver. Det samme er i et vist omfang sket

for lystfartøjer, hvor en hurtig 6-meter efter ti års rendyrket konkurrencesejls måske har fået sat et ruf på, og siden gennem årtier har været brugt både til ferieture og kapsejls.

Så autenciteten er knyttet til bestemte perioder i fartøjets

historie, medens originaliteten jo strengt taget kun kan knyttes til nybygningen og restaureringer helt efter fartøjets oprindelig udførelse.

DEBAT

Krav til fartøjerne

En række brugsfartøjer er allerede nu blevet vurderede og har opnået at blive A, B, C eller D fartøjer. Fartøjer med A-status får desuden betegnelse som *Historisk Monument*, altså som en unik og umistelig del af den maritime kulturarv.

For at kunne få vurderet bevaringsstatus, skal fartøjet leve op til nogle krav:

- Fartøjet er oprindeligt et typisk dansk brugsfartøj eller lystfartøj
- Det fremstår i original stand eller på en sådan måde, at de ændringer, der er foretaget, fortæller en karakteristisk udviklingshistorie
- Fartøjet er rimeligt vedligeholdt

- Fartøjet er minimum 30 år gammelt
- Fartøjet har sejlet minimum 10 år under dansk flag

Forskellen på fartøjernes udviklingshistorie

Der er ikke noget i ABCD-modellen, som er akavet i forhold til at vurdere et lystfartøjs bevaringsstatus. Så det kunne vi sådan set bare gå i gang med.

Både erhvervsfartøjerne og lystfartøjerne er en umiskendelig del af danskernes forhold til havet og vandene omkring os. Men der er flere forhold som afgørende skiller lystbådenes historiske udvikling fra erhvervsfartøjernes. Disse forskelle er vigtige at se og forstå, og de er kernen i drøftelserne med med Skibsbevaringsfonden.

Brugsfartøjer og lystfartøjer har det fælles, at de begge skal kunne sejle. Og begge er udviklede på samme basis af groet viden om materialer, holdbarhed, styrke, byggemetoder og vandets og luftens dynamikker. Men formålene for de to fartøjstyper er på enhver måde forskellige. Det ene er til erhverv og nytte, det andet er til privatliv og lyst. Derfor er de to fartøjstypers kulturelle forankringer også afgørende forskellige. En markant forskel ser derfor ud til at være, at lystfartøjernes udvikling er tæt forbundet med kontakten og samarbejdet regionalt og især på nordisk niveau.

Lystbådene udvikledes i et nordisk miljø

Lystsejlerne organiserede sig i lokale sejlklubber, som så igen dannede regionale og nationale organisationer. Gennem disse organisationer blev der arrangeret kapsejladser, som nogle af medlemmerne blev meget optaget af. Allerede tidligt i sejlsportens historie opstod som følge heraf de første samarbejder om bådudvikling på tværs af nationer.

Med bådtyper, som enten var bygget efter samme tegninger, altså éntypebåde, eller efter samme regelsæt, klassebådene, kunne der opstå mere interessante kapsejladser med deltagelse fra nabolandene. Det skete parallelt med, at en del af lystbådene i de samme lande havde klare lokale, regionale eller sågar nationale karakteristika.

Ved siden af denne tendens var der en mindst lige så stærk tendens til at bygge en-af-en-slags både til tursejlad. Og at ombygge tidligere små brugsfartøjer. Kigger man i det store fartøjsregister fra 1937, er klassebåde og éntypebåde i mindretal. Motorbådene var ind til omkring 1950ernes seriebyggeri indbyrdes forskellige, om end de forskellige konstruktørers designs og ofte nationale eller regionale karakteristika var nemme at genkende.

Et eksempel er den spidsgattede sejlboat, som blev udviklet samtidigt i Norden helt frem til 1950erne med ganske forskellige danske, norske og vestsvenske fortolkninger. I Danmark opfattes den ofte som et rent dansk fænomen, men faktum er, at der blev bygget spidsgattede sejlboade i både Sverige og Norge i områder med kontakt ud mod Kattegat.

Konstruktører og bådebyggere

Parallelt med det voksende lystsejlermiljø udæskedes en faggruppe af bådkonstruktører og bådebyggere, der havde særlig flair for at bygge lystfartøjer. Disse fagfolk udviklede og byggede fartøjer på bestilling, og nogle af dem fik ry for at være særligt heldige med deres fartøjer. Et ry som for konstruktørernes vedkommende spredtes på tværs af landegrænserne, blandt andet via sejlbladene.

De enkelte konstruktører bar ofte deres lands egne

bådtraditioner med ind i deres udviklingsarbejdet. Resultatet af kontakten på tværs af landegrænser blev et stærkt nordisk samarbejde, ofte med et regional dimension. Det var ikke ualmindeligt, at tegningerne til en ny båd blev bestilt hos en anerkendt konstruktør i nabolandet.

Vores kulturarv er ikke kun dansk

Derfor står vi i dag med en maritim kulturarv af den tids bedste konstruktioner og mest ypperlige håndværk, men også en kulturarv der ikke kan forstås eller varetages alene ud fra et nationalt perspektiv. Så alene ud fra vores forståelse af fartøjerne, er det nok her, at en dansk bevaringspolitik for lystfartøjer vil adskille sig mest fra den meget nationalt orienterede bevaringspolitik for erhvervsfartøjerne, som vi kender den i dag.

Lystsejladens miljøer er en vigtig del af kulturen

Også når det gælder den lokale kulturelle aktivitet, skaber lystsejladsen sit eget miljø, meget forskelligt fra de erhvervsbaserede maritime miljøer. Et særkende for lystsejlmiljøerne er, at store dele af aktiviteterne er ulønnede og baseret på fornøjelse og frivillighed. Efterhånden som lystsejlads blev et almindeligt fænomen, opstod havne- eller svajeområder, med særlig plads til lystfartøjer. Erhverv, knyttet til lystbådene, voksede også frem. Som regel i områder, hvor der i forvejen var en stærk maritim tradition og virksomhed.

Sejlkлубber blev dannet, og her begyndte man at udanne unge til lystsejlads i særlige sejlerskoler. Nogle af disse sejlerskoler har eksisteret fra før år 1900 og til den dag i dag, f.eks. KAS sejlerskole med gaffelriggede

og motorløse skolebåde ved Svanemøllehavnen i København.

Sejlkлубberne blev hurtigt centre for social aktivitet, og der blev bygget klubhuse ved de lidt større lystbådehavne. Traditioner med udflugter og sejladser opstod, og om efteråret og foråret mødtes man på bådpladserne, hvor fartøjerne blev opbevaret og skulle vedligeholdes.

Lystsejladsen var allerede i begyndelsen af 1900tallet bredt ud over hele landet og snart også organiseret i sejlkлубber, og den blev en aktivitet, der ikke kun var forbeholdt den lille, velhavende del af befolkningen. Denne lokale forankring af lystsejladsen i sejlkлубber med egne aktiviteter og traditioner eksisterer stadig, og i nogle klubber er der en ubrudt linje af aktivitet og tradition helt tilbage til lystsejladsens begyndelse. Derfor er lystsejladsens kulturmiljøer en vigtig side af en bevaringspolitik for lystfartøjerne.

Lystfartøjets særlige værdier

Hvis vi skal vurdere en lystfartøj og give det en bevaringsstatus som A, B, C eller D-fartøj, skal vi gøre det på et gennearbejdet grundlag. Det er indlysende, at lystfartøjer har sine egne særlige værdier. Her er to eksempler:

- Nogle lystfartøjer er bygget til klasser, hvor konstruktører og bådebyggere sammen hele tiden stræber efter at kombinere et krav til maksimale sejlegenskaber med krav til styrke og samtidig lethed og brug af de bedste materialer med stort fokus på æstetik. Hvert fartøj var et nyt og skridt i en udviklingsproces.
- Nogle lystfartøjer er bygget af ulønnede amatører i et fællesskab og med begrænset økonomi, ofte efter en

tegning fra en anerkendt konstruktør. Lærredet på dækket fik samme linoliemaling som køkkenet hjemme i lejligheden.

To forskellige fartøjer, to forskellige historier som begge viser os noget,, vi kan blive klogere af. Så alene de to fartøjers tilblivelse kan give dem hver deres særlige argument for at blive passet godt på og vist frem til kommende generationer.

Derfor skal vi have godt styr på, hvad det er vi bygger vores vurderinger på, når vi går i gang med at pejle et fartøjs autencitet og give det en status. Og det bliver derfor en vigtig del af drøftelserne med Skibsbevaringsfonden.

Bevarings-modellen er ikke afhængig af nationalitet

ABCD-modellen er udviklet i en tænkning, der bruger sine eksempler i danske brugsbådes historie og udvikling. Disse er i sagens natur i meget høj grad knyttet til en lokal geografi.

Men det betyder ikke, at modellen er låst til et nationalt perspektiv. Tværtimod sætter modellen et fartøjs autencitet i centrum, og autenciteten er en vurdering af flere forskellige forhold op mod hinanden.

Det er måske mere det forhold, at Skibsbevaringsfonden i sin formål har fokus på dansk byggede fartøjer, som så også fører til et kriterie om, at et fartøj skal være bygget i Danmark for at kunne få en bevaringsstatus.

Det har imidlertid ikke noget med modellens faglige grundlag at gøre, men er snarere, som vi ser det, politisk begrundet, og hænger mere sammen med, hvad danske skatte kroner skal bruges til. Det er i øvrigt en helt fair overvejelse.

I dag er markedet for ældre lystbåde internationalt, og et fartøjs bevaringsmæssige status bør ikke være afhængigt af, hvor det aktuelt befinder sig. Det bør i stedet følge fartøjet. En dansk spidsgatter, som nu befinder sig i USA, er stadig lige så vigtig en del af dansk bådebygnings historie, som hvis den var i Danmark. Og en svenskbygget skærgårdskrydser, der nu er importeret til Danmark, mister jo ikke sin oprindelighed og historie, fordi en dansker har købt den. Den skal kunne vurderes i Danmark på linie med en danskbygget båd.

Derfor vil vi gerne i drøftelserne med Skibsbevaringsfonden finde ud af, hvordan vi finder en mere nutidig og mindre national måde at tænke bevaringsstatus, i hvert fald i forhold til lystfartøjerne.

Brug for at organisere vurderingen

I DFÆL er det nødvendigt at få samlet en gruppe af medlemmer og gerne andre sagkyndige, til at være med i et kommende vurderingsarbejde. Vi har mange medlemmer, der har stor indsigt i bestemte fartøjstyper, i lystsejladens kulturmiljøer, i de gamle bådebyggerier, i konstruktørerne og så videre. Det er kompetencer, som vi håber vil være med i et konkret arbejde i tæt samspil med Skibsbevaringsfonden.

Læs mere om bevaringsstatus

På Skibsbevaringsfondens hjemmeside, er der meget stof om bevarings-status, og her kan du også læse det charter, som er modellens teoretiske fundament.

Klik ind på skibsbevaringsfonden.dk.



*a d A-
a , a
M*

*Øverst t.v.:
Arne og Jørgen*

*Øverst t.h.:
Christiane*

*Nederst:
Minerva*

*Se flere fartøjer med A-
status på fondens hjem-
meside, skibsbeva-
ring.dk*



Fest for Najaden og Aabenraa Sejlklub



I weekenden omkring den 12. -14. august inviterer Aabenraa Sejl Club til jubilæum. Samtidig afholdes den lettere forsinkede 100-års fødselsdag for skærgårdskrydseren Najaden, som netop har gennemgået en omfattende renovering.

Af Bjarne Jensen

Der er lagt op til et brag af en fest med fuldt program over tre dage, når Aabenraa Sejl Club slår dørene op i dagene fra fredag den 12. august til søndag den 14. august.

Ældre lystbåde i Danmark og Nordtyskland er inviteret med til festen. I Danmark hovedsageligt gennem DFÆL og i Tyskland via foreningen Klas-

Her står Najaden og venter på at komme i vandet. Og det ske te med kanonsalut og flag. En god dag for vores fælles maritime kulturarv.



sische Yachten Flensburg. De deltagende både forventes at ankomme fredag og har gratis liggeplads, el, bad osv. alle tre dage.

Fælles spisning fredag aften med gratis mad og musik. Lørdag er der kapsejlad blandt ældre lystfartøjer, en slags politisk matchrace i nye både, borgmester mod viceborgmester hver med sin politisk udvalgt besætning, og kapsejlad med fjernstyrede model-sejlbåde, kapsejlad med IT-sejlad-Esport og muligvis redningsøvelse med redningsbåde og helikopter.

Der vil være offentlig gratis adgang til festområdet.

Najaden 1921-2021

Najaden er en 12,5 m lang skærgårdskrydser tegnet af den daværende konge på kapsejlbanerne Chr.- Enevold Hansen, og bygget i Århus 1920-21 til malerme-

ster Rygaard. Ved dåben fik den navnet Dia. Najaden kom i 1923 til Sønderborg og blev omdøbt til Najaden, 1944 til Kolding, 1952 tilbage til Sønderborg, i 1956 til Aabenraa, hvor den siden har været hjemmehørende i Aabenraa Sejl Club.

Najaden står nu gennemrenoveret fra køl til mastetop og installeret med ny el-motor. Ingen prutten, ingen røg, ingen støj.

Najaden er den ældste lystbåd i Aabenraa og er den som har været hjemmehørende i klubben i længst tid.

Aabenraa Sejl Club 1922-2022

Klubben blev stiftet den 12. august 1922 af en kreds af Aabenraa-borgere og startede med 72 medlemmer og 29 både. Før 1920 eksisterede der en sejlklub i Aabenraa som lå stille under verdenskrigen og kom aldrig i gang igen.

Før genforeningen i 1920 var Aabenraa tysk og Sønderjylland, Nordschleswig og Sydschleswig, har altid været præget af dansk og tysk kultur.

I Aabenraa er der således tysk bibliotek, gymnasium, skole og børnehave. Og der er en tysk og en dansk roklub. Men altid fælles sejlclub som har rummet og rummer begge kulturer. Formanden i Aabenraa Sejl Club, som vælges direkte på generalforsamlingen, har således i flere perioder tilhørt det tyske mindretal. I 1977 stiftedes yderligere en sejlclub, Aabenraa Båd Club, ABC, hvis havn er sammenhængende med

Najaden har ved renoveringen fået sin oprindelige rig. I sig selv et sjældent syn. Mange af de oprindelige gaffel eller guntherrigge er moderniseret til bermudarig.

Aabenraa Sejl Club's havn og med fælles indsejling.

Deltag i festen!

Ønsker du at deltage i arrangementet i Aabenraa med fartøj, beder klubben om at du udfylder en tilmeldingsblanket. Der findes også et foreløbigt program.

Alt sammen finder du på DFÆLs hjemmeside.

Tilmeldingsfrist med fartøj er 1. juli.

Læs mere på DFÆL's hjemmeside: defaele.dk/asc



Registreringsbeviser til DFÆL-fartøjerne



DANSK FORENING FOR ÆLDRE LYSTFARTØJER

Registreringsbevis
Udstedt af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Fartøjet navn / Name of vessel
Thalassa

DFÆL-Fartøjsnummer / Vessel number 1338	Ejer / Owner Peter Marianne Andersen	Medlemsnummer / Member number 3001
Bådtype / Boat type Spidsgatter	Bådklasse / Boat class Spidsgatter	Byggemateriale / Building material Lærk på eg
Bådkonstruktør / Constructor Knud Olsen, Bandholm, Danmark	Bådeværft / Boatyard Knud Olsen, Bandholm, Danmark	Byggeår / Year of construction 1954

LOA / LOA 8.75 m	Bredde / Beam 2.85 m	Dybgang / Draught 1.55 m	Rigtype / Rigging Bermuda	Sejlareal / Sail area 40 kvm
Displacement / Displacement 5.5 t	NNL / New Nordic Length 2.8	MMSI / MMSI 123456789	Sejlnummer / Sail number D 35	Motor (HK) / Engine (HP)

Premieringer / Awards
2012: Harpunloggen
1996: For god bevaring

Sign.
John Hancock
Fartøjsinspektør, DFÆL
06/01/2022

06/01/2022 - 338/3001

På generalforsamlingen i Holbæk den 19. marts godkendte medlemmerne bestyrelsens planer omkring det videre arbejde med registreringsbeviser. Målet er at vi efter sommerstævnet er klar, så vi kan levere beviser til de ejere som ønsker det.



Siden vi lancerede det nye Fartøjsregister på hjemmesiden, er der taget nye initiativer. Vi arbejder dagligt med registeret og opdaterer løbende de informationer, som vi får fanget op omkring de enkelte fartøjer. Siden vi åbnede op for at brugere kan foreslå ændringer, har vi modtaget godt 100 indberetninger fra medlemmer og andre. Der er desuden tilføjet omkring 10 fartøjer.

I boksen på side 28 kan du se lidt yderligere statistik over vores register.

Nu kommer registreringsbeviset

På generalforsamlingen i Holbæk den 19. marts godkendte medlemmerne bestyrelsens planer omkring det videre arbejde med registreringsbeviser. Målet er at vi efter sommerstævnet er klar, så vi kan levere beviser til de ejere som ønsker det. Proceduren er på plads, men der mangler lidt administrativ tilpasning før vi for alvor kan sætte strøm til beviset.

Det vil være afgørende vigtigt, at registreringsbeviset får højeste troværdighed. Derfor vil arbejdet med at få udarbejdet beviset omfatte en række aktiviteter, som sikrer kvaliteten af de data, som kommer til at fremgå af beviset.

Informationer

Udgangspunktet bliver fartøjets optegnelse i registret og her vil vi sammen med ejeren sikre, at der minimum er følgende informationer på plads:

- Fartøjets navn
- Præsentation
- Type

- Byggeår
- Byggemateriale
- Længde, bredde, dybgang
- Konstruktør
- Byggested/bådeværft
- Fartøjets ejer + ejet fra (årstal)

Lige nu er det ikke muligt at lave en beskrivende præsentation, men dette felt vil blive tilføjet til registeret. Resten er på plads.

Ud over de krævede informationer ovenfor, kan der også tilføjes en række yderligere informationer til beviset:

- Klasse
- Rigtype
- Sejlnummer
- Motor
- Kaldesignal
- MMSI

Disse informationer kan af gode grunde udelades, hvis der er tale om motorbåd (uden sejl og rig) eller sejlskib uden motor.

Kvalitetssikring

Når alle informationer er på plads, vil beviset blive kvalitetssikret hos personer med specifikt kendskab til fartøjets type, klasse eller andre egenskaber. Herefter vil beviset blive trykt og underskrevet af en fartøjsinspektør og sendt til ejeren.

Netop kvalitetssikringen bliver den vigtigste del af arbejdet. Registreringsbeviset vil kun bevare sin troværdighed, hvis vi har været hele vejen rundt og alle informationer er blevet vejet på guldvægten.

Plakat til vanterne →

Data fra det nye DFÆL register kan også bruges til at lave en vant-plakat.

Eksemplet er bare til inspiration og ikke den endelige løsning.

Pointen er imidlertid, at en sådan plakat kan laves meget let ved dataudtræk direkte fra registeret.

Eksemplet er i A4 eller A3 format og kan lamineres.

Udstillingsplakat til din båd?

Vi har, sideløbende med registreringsbeviset, arbejdet på at kunne tilbyde et tillæg til beviset. "

Inspireret fra blandt andet Træskibssammenslutningen og træskibshavnen i Aarhus (se billede side 28), kan vi forestilles os en udgave af informationerne fra registeret, som kan bruges til at hænge op på fartøjet, når det

Nautic

Nummer	338
Bådtype	Spidsgatter
Bådklasse	Spidsgatter
Bådkonstruktør	Knud Olsen, Bandholm, Danmark
Bådeværft	Knud Olsen, Bandholm, Danmark
Byggeår	1954
Byggemateriale	Lærk på eg
Længde	8.75 m
Bredde	2.85 m
Dybgang	1.55 m
Rigtype	Bermuda
Sejlareal	40 kvm
Tidligere navn(e)	Medea
Motor	Vetus 3.10
Kaldesignal	XP3476
MMSI	220123456



Nautic er en dejlig båd og her skal der stå en lille tekst som præsenterer båden på bedste vis men en masse tillægsord og ihhh og naaaajj og også lidt historiske oplysninger og hvad der ellers kan hældes på. Røverhistorier er sikkert også velkomne.

Ejere	ukendt år: Hans Jørgen Nielsen 1985 - 2007: Renè Nielsen 2018 - 2020: Preben Rather Sørensen siden 2020: Bennet Deilmann
Præmieringer	2002: Harpunloggen 1997: For god bevaring

Sign.

John Blamsted

Fartøjsinspektør, DFÆL
06/01/2022



ligger i havn. Det kunne være i vanterne eller anden god placering. Idéen med plakaten er, at den kan skabe ekstra opmærksomhed omkring fartøjet. Folk på kajen søger jo ofte viden om det, de ser og med en plakat kan man forvente yderligere ønsker om viden. Og hvem ved, måske en god snak om de gamle lystfartøjer..

Sådan ser vantplakaterne ud på træskibshavnen i Aarhus.



Fakta om Fartøjsregisteret

En optælling af forskellige informationer i fartøjsregisteret giver et fint indblik i, hvor meget vi faktisk har liggende. Informationerne er under konstant forandring eftersom der arbejdes med data hele tiden. Dels modtager vi informationer fra brugere og medlemmer og dels er vi i gang med den større oprydning af informationer, som kommer fra det gamle register og som ikke automatisk kunne migreres.

- 1144 optegnelser pr. 10. maj 2022
- 914 fartøjer indeholder oplysninger om konstruktør
- 705 fartøjer indeholder oplysninger om bådeværft
- 89 fartøjer har NNL mål
- 428 har motor
- 567 fartøjer har opført en eller flere tidligere eller nutidige ejere, fordelt på 759 ejere i alt
- Registerets længste fartøj er Thea med imponerende 20,06 meter
- Det korteste er 4 meter
- 177 fartøjer er bygget efter 1966
- 38 fartøjer har ikke noget byggeår
- 1131 har opført en klasse
- 595 har opført en type
- 73 fartøjer har opført ejere udenfor Danmark. Ikke nødvendigvis aktuelle ejere.
- Der er uddelt 272 præmieringer af fartøjer siden foreningens start



- Fartøjsillustrationer
- Konstruktionstegninger
- Sejltegninger
- Spanterids

📷 Skibstegneren

📘 @skibstegneren

✉ skibstegneren@gmail.com

📞 61 10 8780

📍 Kronborg 10 A
3000 Helsingør



Svendborg Classic Regatta 2022

Foreningen "Svendborg Classic Regatta" indbyder igen i år til nogle fornøjelige dage i farvandet omkring Svendborg med Svendborg Havn som base. Landbasen er i år flyttet tilbage til Maritimt Center.

Stævnebureau forefindes i den flydende bygning "Bølgen" ud for havnekontoret, (hvor bådene også skal ligge under stævnet).

Der bliver i år mulighed for at deltage i 3 arrangementer:

SOPHUS WEBER RACE

Kapsejlads på Lunkebugten for klassiske og traditionel-

le sejlbåde bygget i træ, glasfiber eller lignende og konstrueret i 1970 eller tidligere (bådene kan godt være bygget senere). Der sejles to sejlads på trekantbane fredag og to lørdag. Begge dage afsluttes med distancesejls ind gennem det skønne Svendborg Sund med måltagning ved Vindebyørebroen.

REGATTA TOUR

For klassiske og traditionelle lystfartøjer, bygget i træ, glasfiber, stål eller lignende og konstrueret i 1970 eller tidligere. Regatta-touren er for de deltagere som ikke



ønsker at deltage i dysten på Lunkebugten men gerne vil have et par fornøjelige dage sammen med andre sejlere til lands og til vands, i- og omkring Svendborg.

MOTORBÅDSLØB

Motorbådsløbet er for klassiske motorbåde konstrueret senest i 1974. Fredagens program skifter fra år til år og kan være alt fra opgavesejlads i Sundet, flotillesejlads eller sejlads til en af de sydfynske øer med oplevelser på land.

Lørdag formiddag er der slalomsejlads ved Honnørkajen ud for Maritimt Center. Motorbådsejernes evner sættes på prøve på en spændende og festlig måde. Det forudsættes at der er mindst 5 deltagende både for at gennemføre.

ÅRETS BÅD

Hver deltagende båd får udleveret en stemmeseddel og ved stævnets afslutning, under festmiddagen lørdag aften, udpeges årets båd. Årets båd er den deltagende båd som flest syntes har været den ”kønneste, smukkeste og mest velholdte båd” ved årets stævne. Vinderen får sit navn påsat vandrepokalen – en flot halvmodel.

Læs mere på www.classicregatta.dk

Foto fra classicregatta.dk



*Tekst: Mette Brask,
koordinator Historisk Havn Helsingør*

Ideen om Øresund på langs 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 visions-sejlads, 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 Københavnske Træsejlere, vi fik ideen til en samlet kapsejlads for alle sejlene 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 Sejlklub 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 samlende 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, Københavnske 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 og søfolk i Øresundsregionen, og med deltagere fra Limfjorden, Lillebælt og sydhavsøerne. De sidste par år har afviklingen været præget af mange corona-restriktioner, men det er lykkedes at komme i mål.

Som i enhver kapsejlads 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.

Nyt i dette års Øresund på Langs

”Vi er glade for al den feedback vi får fra deltagerne”, fortæller Nicolai Vædele. ”Og her kom mange gode ideer og forslag på bordet til de kommende års Øresund på Langs. Der var ønsker om et længere event og at der blev sejlet mere. Der var også et ønske om at flytte arrangementet lidt i forhold til Kapsejladsen Fyn Rundt for Bevaringsværdige fartøjer i uge 30. Så fremover afholder vi ØPL i weekenden i uge 32.

I år har alle deltagere inviteret til at deltage i Københavnske Træsejleres (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 officielt Københavns-mesterskab. Vi lander som de foregående 4 år, i Historisk Havn Helsingør, og afhængig af vejr og vind bliver der lagt en bane, som indeholder flere situationer - mærkerundinger og så videre, som bidrager til at holde feltet mere samlet, og byder på en mere interessant kapsejlads. Sejladsen

Tre dage med Øresund paa Langs



Starter fredag d. 12. august, hvor der sejles ud af København, bagfter er der "get together" i KAS klubhus i Svanemøllehavnen.

Lørdag d. 13. vender stævnene mod det nordlige Øresund for at lægge til i havnen mellem tårnene på Kronborg og Helsingørs Kirketårne.

Søndag d. 14. august går turen tilbage til København.

kommer altså til at indeholde flere elementer, og den bliver også noget længere.”

Lørdagen i Historisk Havn Helsingør.

Vi forsøger at samle aktiviteterne på havnen under lanternen på FYRSKIBET. Her vil der være boder, sang og musik, håndværk, præsentationer af skibene, rundvisninger, byvandring relateret til sundtollden med indlagte røverhistorier. Der kommer en Tosmakker og Tresmakke fra Middelfart og deltager med sejlad af gæster i havnen, lokale Smakkejoller vil også sejle og vi arbejder på, at der bliver et væld af aktiviteter med lyden af sejl, musik og latter, skiber der lægger til, sejlere der genses med forblæst hår. Det bliver et smukt skue med alle de smukke fartøjer samlet. Der vil også være en særudstilling af den Klinkbyggede båd, som i december 2021 blev optaget på UNESCO's liste som levende kulturarv.

Søndag med mandskabsbytte

Søndag er der, som vi plejer, fælles morgenmad og

som noget nyt, indfører vi en såkaldt ”gentleman’s kapsejlad” 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. Vi håber også at der er skibe der vil tage gæster med til København og på den måde udbrede kendska-

bet til fartøjer, sejlad og et fantastisk folkefærd af træskibsekskere der får et saligt blik, når der lægges fra kaj.

I Helsingør Havn er der plads til flere

Kapsejladsen Øresund på Langs er en samlende begivenhed for klassiske fartøjer og maritim kulturhistorie – ikke kun på langs, men også på tværs af Øresund. Vi

drømmer om at vores venner på den svenske side af sundet bliver flere i antal og fremadrettet at få flere deltagende fartøjer fra vore andre nabolande i nord og Tyskland.

Øresund på Langs 2022 afholdes 12.-14. august. Se mere og skynd dig at melde til:

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



ROSA med besætning på vej mod Helsingør.

DFÆL

Nyt fra foreningen

GENERALFORSAMLING DEN 19. MARTS

Lørdag den 19. marts holdt foreningen ordinær generalforsamling på Kystlivscenteret i Holbæk med fint fremmøde. Efter rundvisning på Kystlivscenteret af bådebygger Ture Møller, var der frokost og så generalforsamling. Du kan finde et referat af mødet på vores hjemmeside, defaele.dk. Bestyrelsen blev genvalgt.

TRE STORE TEMAER PRÆGER EFTERÅRET

Når vi nu tager hul på et nyt foreningsår, har vi i hvert fald tre store temaer på programmet:

- Det nye registreringsbevis til DFÆL-fartøjer
- Samarbejde med Skibsbevaringsfonden om bevaring
- Vores fartøjsregistre og en ny omgang bådtælling

Vi har skrevet om disse emner i bladet og i nyhedsbreve og talt om dem på generalforsamlingen. Så i den forstand er det ikke nyheder. Men vi vil rapportere undervejs, så medlemmerne kan følge med i, hvad der sker.

SKAL VI HOLDE REGIONALE MEDLEMSMØDER?

Bestyrelsen har drøftet, om vi skal holde regionale medlemsmøder. Vi synes der er behov for at få foreningen bedre ud til de lokale sejlere og bådentusiaster. Så vi vil se, om vi kan arrangere medlemsmøder et par steder i det jyske, på Fyn og et par steder på Sjælland. Møderne vil så være for medlemmer, men det er jo kun rart, hvis der dukker andre interesserede op... Bestyrelsen vender tilbage, når en mødeplan er på plads. Vi håber at kunne starte med et første møde sidst i september.

SKIFT DIN STANDER

En bådstander holder sjældent mere end et år eller to. Det er et hårdt liv at være hængt op under et sallingshorn i al slags vejr.

Hvis du vil forny din stander, skal du kontakte Dorthe i vores medlemssekretariat. Det gør du nemmest med en mail til medlem@defaele.dk



DU KAN HOLDE TS-BLADET

Som medlem af DFÆL kan du holde TS-bladet for kun 200 kroner om året. TS-bladet udkommer i omtrent samme rytme som Klassisk Træbåd, så du får virkelig læsestof for pengene. Tilsvarende kan TS-medlemmer holde Klassisk Træbåd, også for 200 kroner.

Vil du holde TS-bladet, skal du kontakte Dorthe i vores medlemssekretariat. Du betasler nemlig via DFÆL. Det gør du nemmest med en mail til medlem@defaele.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

Skibsbevaringsfonden

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

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@webspeed.dk

Registreringsbeviser

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

DFÆL, foreningen Kalender

Klassisk Træbåd nr. 152

6. september *E* *d* *ad*
10. oktober *O* *d* *a*

Bestyrelsesmøder

15. juli, minimøde Marstal

10. september dagsmøde Næstved

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

Sommerstævne

14. til 17. juli, Marstal

Regionale medlemsmøder

Fra september 2022

Datoer ikke aftalt endnu



The Folkboat Sister

The boat is design by Danish Knud Olsen as a result of the classical Swedish Folkboat competition. This design came in second place.

This specific boat is built in Stockholm, Sweden 1953. Hull in Swedish pine, frames in Swedish Oak. Cockpit in mahogany and oak. She has now been in the same family for over 30 years. She has been fully restored and upgraded over the years. Completely new cockpit, interior and cabin roof. The whole boat has been refurbished, such as under water body, hull, deck and rigging. Since the boat has been used over the years sails and engine also been changed. Main from early 2000, jib from 2015 and gennaker from 2019. Main and jib are red, gennaker white. The engine is a four stroke 4 horse power Yamaha, well maintained with new impeller.

Below deck there's berths for two adults, a spirit Stove and navigation station. The boat is equipped with coastal life raft for 4 people, VHF, 50W solar panel, docking equipment automatic bilge pump.

LOA: 6,7m, Width: 2,2m, Deep: 1,25m, Weight: 2200kg

Main area: 13sqm, Jib area: 9sqm, Gennaker: 25sqm

Located in Sweden. She's ready to go, delivery by sails can be arranged within the Baltic Sea

Price: 7500 Euro

Contact Max Thyr, max.thyr@yahoo.se, 0046-737801338



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 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 spartelexpoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggende 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, Gottlandsvej 6, 5700 Svendborg. Tlf. 62201312, www.hfmarine.dk

HF Industri & Marine^{ApS}

Code 65 sejl kan købes - Billigt!

Sejl fra North Sails sælges.

Sejlet har, af tidligere ejer, kun været brugt få gange (er som nyt!)

Data som følger:

Luff: 12,29m

Leech: 11,79m

Foot: 7,09m

SMG: 4,62m

Skøder, rulle, ja alt hvad der skal være, medfølger.

Sejlet er leveret i 2019 til 36 fods svensk kystkrydser.

Nypris: Kr. 37.600,00

Salgspris: Kr. 20.000,00

Henvendelse: Mogens Madsen,
Trousøkkevej 9,
5960 Marstal

Tlf: +45 2044 5953
mail: tegl7@mail.dk

Spidsgatteren Aloha

En ægte træbåd! Min mor og jeg sælger min morfars båd, ALOHA. Båden er altid blevet passet godt på, som min morfars kærligste eje. Båden lå tidligere i Københavns havn på bådplads 623, hvor min morfar brugte nærmest alt sin fritid og weekender. Der er aldrig blevet sparet på materialer. Dog trænger båden nu til en kærlig hånd og ny ejer idet min morfar ikke længere er her til at passe på den. Der medfølger et spritnyt stativ, som båden står på nu, til en værdi af 10000kr. Motoren har stået i tør kælder. Båden har træmast og træbom. Der medfølger også originale sejl.

Årg. 1945, 19 fod

3 sovepladser

Skrog materiale: lærketræ

Bredde 2.13, Dybde 1.04, 2640 kg

Honda diesel motor.

Pris 25.000kr.

Ring på 22388224 hvis du har spørgsmål og er op-
rigtigt interesseret.



Spidsgattet trækutter

Velholdt spidsgattet trækutter, klinkbygget i lærk på eg. Dæk af Bangkok teak. Bygget 1976 hos bådbygger Isaack, Store Okseø, Flensborg Fjord. Mål: 6,39 X 2,10 X 0,50 meter. 1 cyl SABB diesel 1976, 8 -10 HK ved 1800 omdrejninger. Meget udstyr følger med, bl.a. en opbevaringsvogn.

Henvendelse til
24849681, Finn Uldahl



Leofric – Lion Class Sloop



Længde 35 foot (10,5 m) - bredde 2,85 m – dybgang 1,82 m – displacement 7 t
Tegnet af Arthur Robb England og bygget i 1965 på Cheoy Lee Skibsværft i Hong Kong. Velsejlende og god havsejler. Køjepladser: 4 samt 1 hundekøje.
Klædning: 1 ¼ " teak - Ruf og cockpit i massiv teak.
Teakdæk. Motor: Ferskvandskølet Volvo diesel 2003 (28 HK). Rustfri ståltanke: vand (95 l), diesel (68 l) og separat toilet med rustfri holding tank. Rullegenua og Alu rig. Selftailing 2-speed Andersen 45 ST skødespil. Kædebrønd. Div. elektroniske nav. instrumenter.
Min alder og deraf følgende "skavanker" medfører, at jeg desværre må skille mig af med Leofric efter 27 dejlige år.
Prisforslag: Kr.125.000,-
Udstyrsliste, fotos og yderligere oplysninger sendes via e-mail til interesserede.
Henvendelse: Henrik E. Abildgaard, Telf:20222424

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

KRYDS MED KNOB OG STIK

	STOPPER- KNOB	AFSTIV- NING AF MASTE- TOP		TO ENS	BIL- MODEL	REDSKAB	SKIND- SIDE	ORGANI- SATION		FAST »FLET- TET« ØJE	SPORTS- FOLK	DRENGE- NAVN		FABEL- DYR	1 EMBLEM		BLÅØJET	VÆGT
HURTIGT ØJESTIK													OPLAN- GER					
MØNT			OST		RUDE		2		PIGE KOM- MUNE									2
LÆNS			1	7-OG NOT				ENGELSK HJÆLP					HOT			EDB LEGEMS- DEL		
TRÆ				STRAKS	KURS EJER			STEDORD FORKOR- TELSE		REST					HVEM RUMMÅL			
GAMMEL SKAT							GOD FÆLLES- SKAB					3	NEGL KANT					BÅDUD- STYR
LÅNTYPE								2 KONSO- NANTER			4	KORT			VRØVL OND			
JYSK BY			5		3	UD- SEENDE		ENG. FODBOLDBY GAMMEL						DRENG FN				
BUNKE								6	RADIO FREKVENS	TO ENS			GAMMEL BAGE- TYPE					
LILLE DEL									FAGFOR- BUND JEG		7	KRYPTO- VALUTA				TORBEN KOK CAFE		
	4									STED KONKUR- RENCE				FODTØJ				KÆLE
ITALIEN		STILHED		REDERI VAND			DRENG SVERIGE					TO ENS		ØSTRIG	NORGE			
BESÆT- NING			TIDSRUM			AKA- DEMI						BEDE						

- 1** 37 m² spidsgatter 1922. R 13
- 2** Stik til brug øverst på en stage
- 3** Foreningen »Back to Nature«
- 4** Forstad til København

Navnene på indsenderne bliver samlet i en pulje med ét lod pr. rigtig løsning. pr. nummer. I forbindelse med generalforsamlingen bliver der trukket lod blandt de rigtige svar om præmien, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.

Altså: du får op til fire lodder, hvis du løser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 30. august 2022.

Husk navn og adresse

1
2
3
4
5
6
7

Minder...

Svendborg 1961.

Helge Møller med SPRAY og drengene. Nede i kahytten er Annie i gang med at ordne og gøre klar. Hver sommer drog familien ud på sommertur med SPRAY, og der var lavet et lille skab til børnenes fodtøj, 3 par gummisko, 3 par træsko og 3 par gummestøvler. Helge købte SPRAY sidst i 1950'erne og solgte den igen 50 år senere.

