

Klassisk
Nr 160 efterår 2024
TRÆBÅD

Drage renovering
Forliset på Øresund
Min yndlingsbog



DM TRÆBÅD 2024



Nr 160, efterår 2024

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

Redaktion og annoncer

Preben Sørensen
bladet@defaele.dk
+45 2175 2070
Læs om annoncering på hjemmesiden under køb og salg

Tryk og layout

Tryk: Step, Svendborg
Layout: Simon Bordal Hansen

Annoncepriser

Medlem: Gratis for 1/2 side med foto og tekst. Værdi: 600,- kr. Bringes i to numre.
Ellers samme priser for alle:
1/2 side i to numre 600,- kr
1/1 side i to numre 1.200,- kr
Forhandler: Kontakt redaktionen.

Hjemmeside

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

Næste nummer

Deadline 4. november 2024.

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.

Bestyrelsen og kontakt

Rasmus Højring
Formand
Finsensvej 78, 5. Tv
2000 Frederiksberg
+45 5250 3273
formanden@defaele.dk

Ole Olsen
Næstformand
Egelundsvej 4
3630 Jægerspris
+45 2087 2400
strixole@outlook.dk

Dorthe Christensen
Kasserer, sekretariat
Phillip de Langes Alle 7A
1435 København K
+45 2010 7141
dorthe.erik@hotmail.dk

Jørgen Heidemann
Skovbakken 22, Skt. Klemens
5260 Odense S
+45 4098 0402
jhe.hjem@webspeed.dk

Preben Sørensen
Redaktør
Ladby Longvej 29
4700 Næstved
+45 2175 2070
bladet@defaele.dk

Lone Weiland
Suppleant

Peter Hansen
Suppleant

Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved Dorthe Christensen.
+45 2010 7141
medlem@defaele.dk

Lokale initiativer

Ø-Havet, Sydfyn

Carl Mangor, +45 5058 1055
c.mangor@gmail.com

Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe, +45 4088 1900
traesejlere@gmail.com
www.traesejlere.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen, +45 2049 3774
birger-bp@webspeed.dk

Træskibsforeningen i Århus

Nina Bargisen, +45 2128 7438
formand@tsa.dk
tsa.dk

Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

Asger Brodersen, +45 6160 147
asgerbrodersen50@gmail.com
www.nordvestjyskfjordkultur.dk

Hal 16, Helsingør

Henrik Buchardi, +45 2122 6114
bestyrelsen.hal16@gmail.com
www.hal16.dk

Indhold

<i>Dragon Dream</i>	4
<i>Registreringsbeviser</i>	17
<i>Fra juniorbåd til kostbar ræser</i>	18
<i>Lån hos Skibsbevaringsfonden?</i>	20
<i>Tak for kaffe, smakkebådsræs</i>	22
<i>DM for træbåde 2024</i>	24
<i>Når der kommer en båd, forlis på Sundet</i>	31
<i>Københavns Maritime Park</i>	36
<i>Læsernes yndlingsbog</i>	40
<i>Fotokonkurrence</i>	41
<i>Fra Logbogen</i>	42
<i>Sommerstævne med succes</i>	44
<i>Nyt fra DFÆL, annoncer og krydsord</i>	49

Billedet på forsiden: *Dér er mærket! Besætningen på Kraka finder den rigtige vej, medens der sejles DM for Træbåd 2024.*

Dragon Dream

Drømmen, der gik i opfyldelse



Her står den, 11 maj 2024, i forgården til Lillebæltsværftet, med næsen kry i sky: Den opfyldte drøm. Drømmen om ud af en ret brugt båd igen at få en fin mahognidrage, som Lillebæltsværftet igennem et omfattende 7-årigt renoveringsarbejde og modernisering nu har realiseret. Og at der blev fundet en ny ejer, som også fik realiseret sin drøm om sådan en båd

Ny ejer, Knut Chr. Halland, bagest t.v.



Tekst: Jørgen Heidemann

Illustrationer: Lillebæltsværftet, tidligere og nuværende ejer m. fl. samt Jørgen Heidemann

11 maj 2024 var en festdag på Lillebæltsværftet, der kunne aflevere resultatet af de mange timer, der var lagt i at få denne båd sat i stand og moderniseret til nutidig indretning. Dette værft, der drives på frivillig basis, har gennem en del år været et sted, jeg gerne kommer indimellem. For her er igennem hele vintersæsonen ganske mange, som får udøvet det, der en gang var deres erhverv, og vedligeholdt deres færdigheder.

Til gavn for dem selv og til gavn for os, der er glade for "klassiske" fartøjer, at disse færdigheder bliver holdt i hævd.

Første gang, jeg så denne båd, var i januar 2020, da den allerede havde stået inde et par år, sideløbende med en Knarr, der også trængte til en overhaling, så den igen kunne blive en god brugsbåd.

Men – blev det betonet – dragen skulle ikke bare dét. Den skulle sættes ganske gennemgribende i stand og moderniseres, så den kunne genindtræde i kredsen af helt up-to-date drager, så den kunne vise på vandet, hvad den var skabt til.

Forhistorien var, at den blev bygget 1962 hos Børresens Bådebyggeri med dansk byggenummer 419 og solgt til en svensk ejer, der havde den som D SWE 216 indtil overdragelse til norsk ejer, der havde den som D N 257 – mig bekendt uden navn.

Jens Lautrup, formand for Lillebæltsværftet, skrev i BLOK-KEN (værftets foreningsblad) nr 2, 2024 i anledning af projektets færdiggørelse om dets baggrund:

"Projektet tog sin begyndelse i 2017, hvor Foreningen Lillebælt-Værftet købte en Børresen mahognidrage fra 1962 af Anders og Ole Børresen, der havde haft båden stående på sit lager siden 2002, hvor den ankom fra en norsk ejer, der ønskede båden gennemgribende renoveret. Det viste sig dog at blive ret omfattende, hvorfor nordmanden valgte at tage en anden og færdig-renoveret træ-drage med retur.

Renoveringen af Drage N 257 kom aldrig i gang, så da vi søgte sådan et renoveringsprojekt, var det lige til højrebænet, at vi overtog projektet. Det har vist sig at være et af de vildeste af slagsen, vi har kastet os ud i.

Men da vi havde samlet et team af dedikerede og dygtige frivillige, heriblandt 2 tidligere Drage-byggere, var vi ikke nervøse.

Det har været en lang proces, og der skal lyde en kæmpe tak til Drage Teamet, der har bestået af Jens Bødker, Christian Just, Kurt Jochumsen, Ole Mathisen, Jens Køstner, Kristian Madsen, Christian Thomsen, Søren Hansen, Claus Blæsbjerg, Lene Melson, Jack Skrydstrup, Viggo Neuman, Peter Uldal og Sten Trabjerg.

Hertil kommer en tak til Jesper Bendix, der donerede projektet et stel fine Drage sejl og en tak skal også lyde til Columbus Marine for det gode samarbejde"



FAKTA

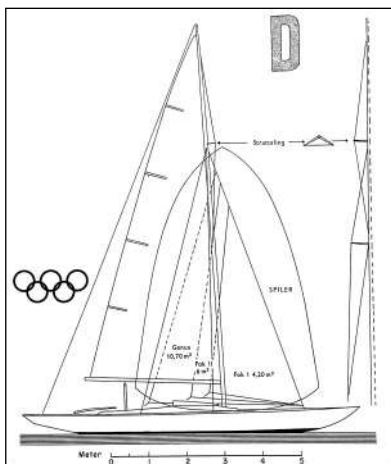
Dragerne – ”de små kloge både” – velkendt af mange, blev konstrueret af norske Johan Anker i 1928 på bestilling af en ”billig 20 kvm. entypebåd” for unge sejlere. Det ”billige” er med tiden gået af dem, men de nyder nu fortsat udstrakt yndest. Især dér, hvor økonomien ikke trykker !

Deres popularitet i DK i sen-30’erne blev lidt fortrængt efter fremkomst af W-båden med mere moderne rig og spilerføring – denne båd var ”sjovere”. Dette blev der gjort om på i 1946 med diverse rigændringer inkl. større forsejl og spiler, så nu kunne dragerne være med igen, bl.a. som olympisk båd 1948-’72, indtil Soling i stedet kom ind. Ole Berntsen tog OL-guld med drage i 1964. Der er bygget mange danske træ-dragere, bl.a. af Børresen i Vejle og Pedersen & Thuesen i Bramdrupdam.

Hoveddata:

LOA = 8,91 m, Bmax = 1,96 m, D = 1,76 ton
GPH = 670,2 sek/SM, SSA = ca 31 m² – hvilket synes unaturligt stor forøgelse siden de opr. 20. Men udover reelt større sejlareal skyldes det også bl.a. en nyere – og mere retvisende – udregningsmåde, der bl.a. tager hensyn til det virkelige areal, inkl. kappe. Ikke blot teoretiske trekantarealer.

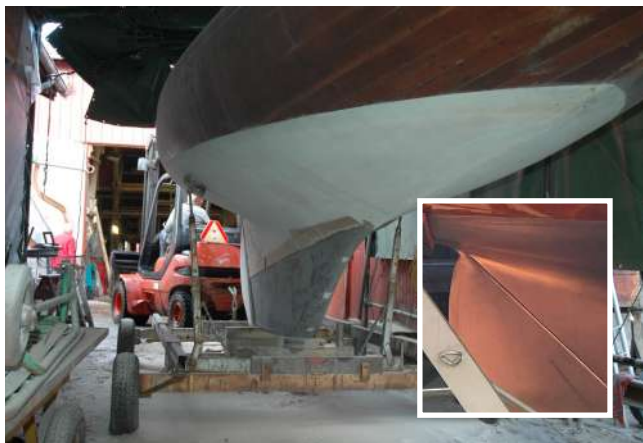
Billedkilde: Politikens ”Jeg er sejer” 1967, side 59



Nuværende ejer, Knut Chr. Hallan, har – fra bådens norske fortid – sendt os dette billede fra den gang, den tilhørte forrige ejer, Kjell Arne Slinning, som havde den i en 15-årig periode i Ålesund, d.v.s. for ca 30 år siden. Efter det gik en lang årrække, inden indflytning i Middelfart

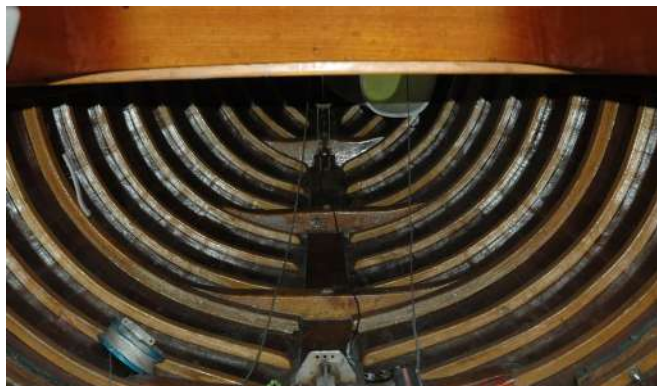


12/10 2017: Nu kommet indendørs i hallen. Afmontering af forældede beslag og rigningsdele er påbegyndt – der skal senere topmoderne udstyr i stedet.



12/10 2017: Kølen sandblæst.

Efterfølgende coatet med 8 lag 2-komponent primer inden egentlig bundmaling her og på undervandsskroget (ligeledes "skrabet i bund" forinden) med sort VC17, der - inden den har været i vandet – fremtrådte med den flotteste kobberfarve.



23/10 2017: Under fordæk ser der sundt ud.

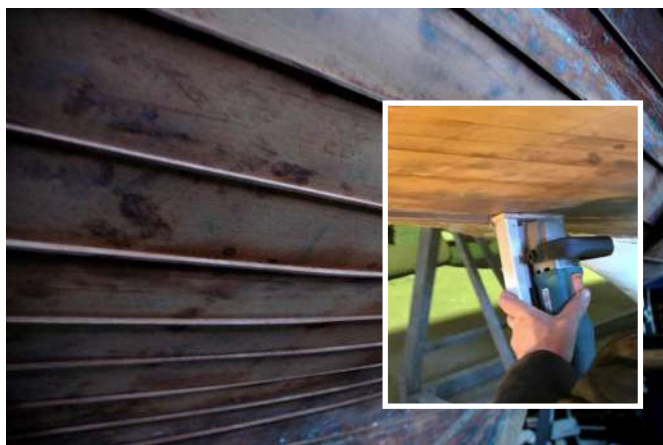
Såvel her som i resten af båden var svøb og bundstokke i god forfatning.

På steder, hvor skruehuller fra tidligere beslag var åbne, blev der forsegleet ved "indpakning" med 3-4 lag måtter i epoxy.



30/10 2017: Ruf, cockpitarme og fordæksplader fjernet.

Dæksbjælker var generelt i god forfatning, men der måtte 2 nye til efter tillukning af en tidligere åbning til en spilerbrønd. Den forstagsrulle, der ses her, er efterfølgende udtaget og erstattet af helt moderne Harken-grej.



Vinter 2017-2018: Skrogets tæthed, styrke og stivhed genoprettes ved nådlimning. D.v.s. udfræsning imellem bordene og indlimning af nye 4mm mahognilister



4/4 2019: Pålægning af nye plywoodplader i dækket.



4/4 2019: Mange års brug har sat sine spor på klædningen. Så skadesteder udluses – "mit Gefühl". Ikke usynligt, men helt hæderlige vidnesbyrd om en fin båd, der har en fortid.





1/7 2020:
Nåddlimning
færdig og
hele fladen
afslebet.

Vinter 2020 var istandsættelsen nået så vidt, at fribord var skrabet i bund, let høvlet og nåddlimet + ovennævnte kosmetiske udbedringer.
Ruf, cockpitkarme og dæk fjernet, nyt dæk under opbygning med plywoodplader, der skal have pålagt teaklister.



3/11 2020: Der arbejdes med cockpitkarme.



10/2 2022: Skallen til ruftaget lægges på plads...



... og arbejde med dækfuger pågår.

4/1 2023: Ruftaget tillige pålagt teaklister – nu udfuget.



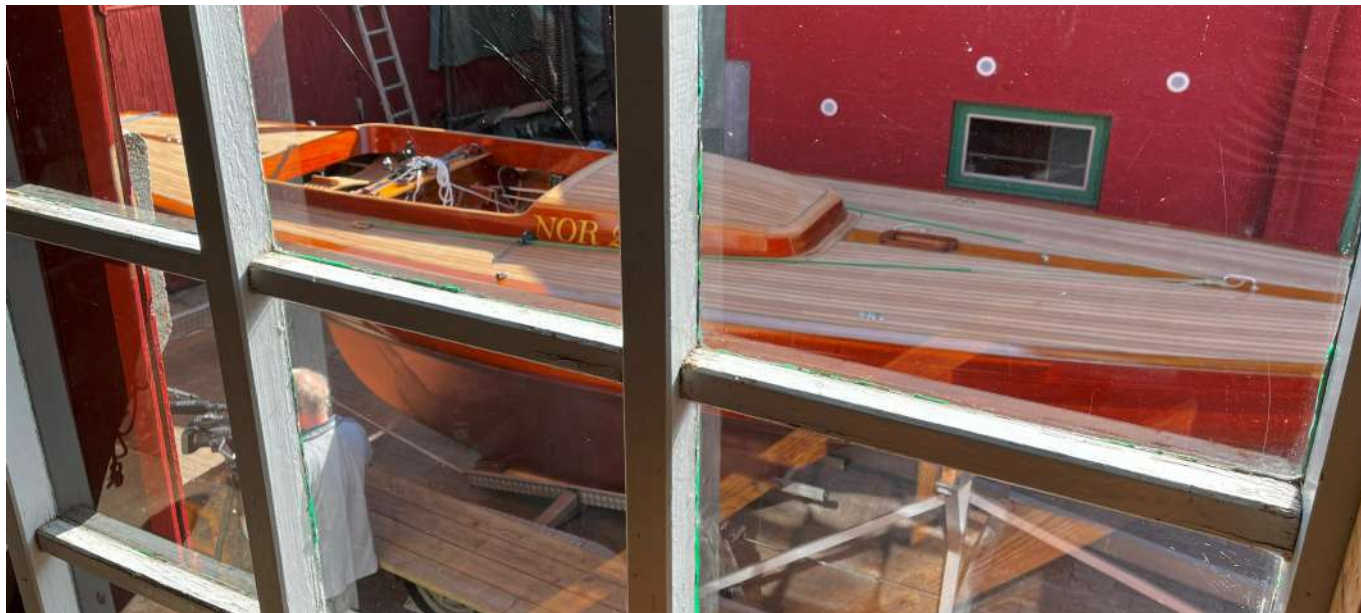


4/1 2023: Klædningen har nu fået næsten alle lag lak. Senere fulgt op med samme på "det opstående".
 Først 7 lag 2-komponentlak rullet på - havde en anelse "appelsinhud"-mønster.
 Senere end dette tidspunkt finish med 4 lag 1-komponentlak, penselpåført med mellemliggende vandslibning til max glans.



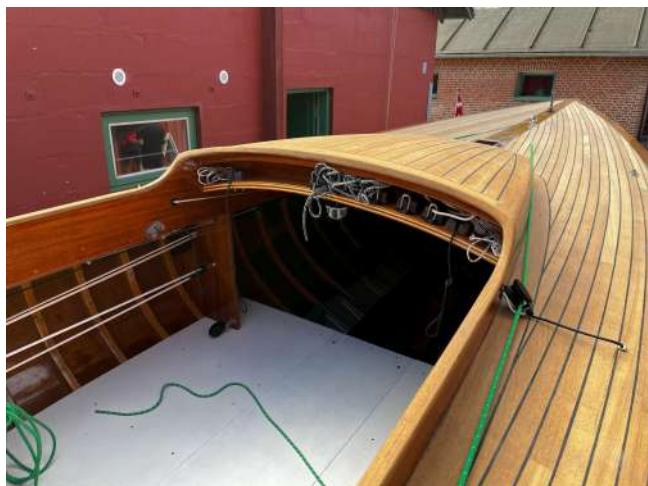
4/1 2023: Skandæk og fisk står lige nu i ren teak, men er efterfølgende lakeret med Tonkin-lak.

11 maj 2024: Kig lige ud ad værkstedsvinduet. Her står den jo, klar til at blive overdraget.





Alt hidtidigt trimgrej o.lign. fjernet og nyt, topmoderne, installeret. F. eks. Dyneema liner i stedet for wirer. Det littede ganske meget vægt.



Der er ikke meget turbåd i en nu dig drage – det er en ren sportsrekvisit. Men en yderst elegant sportsrekvisit. "Sjælland Rundt" i den var ingen ferietur...den gang, da drager optrådte dér!



Anders Børresen
ved at påsætte
forgylt BB-logo

"Der lød mange rosende ord om det fine arbejde, Drage Teamet har udført, og kronen på værket må siges at være, da bådbygger Anders Børresen efter en besigtigelse af båden sammen med den nye ejer, Knut Chr. Hallan, overrakte Knut bådens originale byggeplaquette fra 1962 og derefter klistrede et BB guld- logo på hver side af stævnen"
(Jens Laurrup, BLOKKEN nr 2, 2024)



Anders Børresen og
Knut Chr. Hallan i
bådsnak



Drømme-dragen stævner nu ud i norsk farvand, rede til dyst med andre fine klassikere. I det land, hvor dens "fader" havde sit virke.

Med hjemhavn i Soon ved Oslo-fjorden - i magsvejr og i mere frisk vejr.

Dan Richard Isdahl-Engh, skipper på DRAGON DREAM for Knut Chr. Hallan skriver:

"...Et godt håndværk har gjort denne drage mindst lige så hurtig som en moderne plastdrage. Et imponerende stykke dansk håndværkstradition, som giver mig som skipper en enorm styrke i kampen mod plastik og glasfiber.

Båden er mindst lige så stiv, lige så let og lige så hurtig som det meste andet, der sejler på fjorden".



Denne og forrige side: Besætningen på DRAGON DREAM, da den i august 2024 dystede imod Petticrow-dragen FOOTLOOSE.
Fra venstre sidder Linn Dammann, Stian Fjeldstad, og ved roret sidder skipperen, Dan Richard Isdahl-Engh.



Prisen for bedste restaurering af træbåd i Norge 2024 under Risør Trebåtfestival blev tildelt Knut Chr. Hallan for det fremragende arbejde med at føre en Børresen-drage fra 1962 tilbage til sin tidligere storhed – eller endda bedre. Det var et stolt og bevægende øjeblik, da Knut modtog prisen, og der var stor glæde og respekt at spore i hele sejlermiljøet. Og nu hænger det fine diplom på Lillebælts Værftet.

Registreringsbeviser i DFÆL

Hen over sommeren har vi modtaget en enkel anmodning om registreringsbevis. Ikke prangende men heller ikke alarmerende. Det har trods alt været en god sommer for sejlads og mindre for skrivebordsarbejde.

Kom i gang med dit eget registreringsbevis i fem trin
Det er både nemt og smidigt at få et bevis til dit fartøj.
Her viser vi fire trin, der får aktiveret et flot og brugbart registreringsbevis.

1 Tjek dine oplysninger på fartøjsregisteret (defaele.dk/fartoejsregister). Skal der rettes noget, kan du gøre det selv eller sende en mail til register@defaele.dk

2 Når dine oplysninger er i orden, opretter du en forespørgsel om registreringsbevis. Det finder du lige ved siden af fartøjsregisteret.

3 Vi modtager din forespørgsel og tjekker oplysningerne. Har vi spørgsmål til dit fartøj, kontakter vi dig.

4 Når alle oplysninger er på plads og verificeret af vores lille hold af eksperter, bliver dit registreringsbevis sendt til dig sammen med en opkrævning på 50 DKK.

Registreringsbeviset trykkes på særligt godt papir og sendes i en hård A4-kuvert. Beviset tilhører ejeren af fartøjet og hvis fartøjet skifter ejer, skal beviset fornyes. Det sker lige så nemt – skriv til os på register@defaele.dk og vi kvitterer hurtigt med et nyt bevis.



RØDE ORM

Folkebåden Røde Orm sejles af Søren Skøtt Andreasen fra Hadsten.

Bygget hos Børresen i Vejle i 1962 og bærer sejlnummer FD348

Længde: 7,68 m

Bredde: 2,2 m

Dybgang 1.2 m

Fra billig juniorbåd til kostbar racer for eliten

Af Simon Bordal Hansen

Da Dragen kom til verden, var dens mission at fungere som trænings- og turbåd for de unge sejlere, en rigtig juniorbåd. Enkel at håndtere, billig at bygge, tryk også i frisk vejr, et sejlareal omkring 20 kvadratmeter og desuden med linier, som tog sig godt ud på vandet.

Det var omtrent sådan, opgaven blev beskrevet for den norske meterbåds-mester Johan Anker, da Göteborgs Kungliga Segelsällskap gav ham opgaven i 1928. At Dragen så med årene forvandlede sig fra billig juniorbåd til kostbar luksus-racer for den globale sejlerelite, lå på ingen måde i kortene. Men sådan gik det.

Johan Ankers tegnede en éntypebåd – altså samme tegning til alle både – men uden særlige restriktioner for, hvem der måtte bygge efter tegningerne. Ideen var, at båden skulle kunne bygges i serier på lokale værfter med nemt tilgængelige materialer. Og Ankers forslag blev godkendt af sejlerorganisationerne i Sverige, Danmark og Norge.

Ungdomsbåden slår an, forandringen begynder

Ankers beregninger viste, at den nye juniorbåd kunne bygges for 1800 kroner. Til sammenligning kostede en ny båd i den populære 19,5 kvm spidsgatterklasse 3000 kroner. Og den hurtige og populære 22-kvadratmeter var endnu dyrere.

Allerede i 1929, året efter Ankers tegninger blev godkendt, var de første Drager bygget i Sverige, og Norge og Danmark kom hurtigt med. Kapsejladser kom i gang, og med dem de

første erfaringer. De viste, at nogle både afveg en del fra tegningerne, det gjaldt især nogle af de danske både. Og så viste sejladserne, at båden var ret luvgirig.

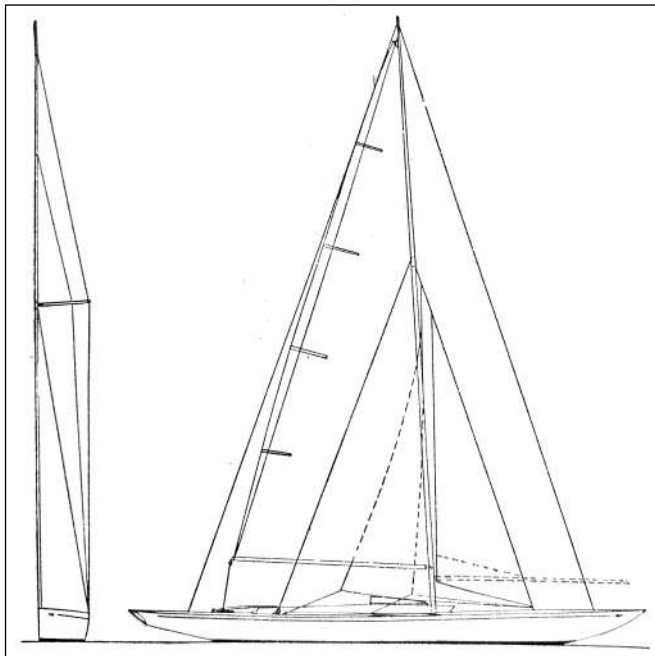
”Det kunne undertiden være vanskeligt at holde båden på pinden”, fortalte den navnkundige danske dragesejler Axel Holm i bogen Hvide Sejl, 1947. Derfor flyttede nogle sejlere masten frem, 40 cm var passende mente Holm. Alt dette er med Dragens oprindelige og meget enkle rig, et storsejl og en lille fok. En lille justering, men jo også et brud på éntype-principperne. Og det var Drage-foreningerne i de tre lande godt klar over. En proces, der skulle forandre Dragen fra billig juniorbåd til dyr eliteracer, var så småt gået i gang.

Dragen vinder hurtigt frem i de tre lande, stadig flere bliver bygget. Og den er ved at flytte sig fra det, den egentlig var tænkt som, nemlig at være en båd for de unge til tur og træning. Nationale Drage-organisationer opstår, og i løbet af 1930'erne anerkendes den som klassebåd i en række lande også uden for Norden. Dragen, bygget til ungdommen, bliver de voksne sejlernes båd. I Danmark er sejlbåden over alle andre for de unge i disse år netop ikke Dragen, men den noget mindre 15 kvm KDY Juniorbåd.

Den store revision

Dragerne samler stadig flere både til stævner på tværs af de skandinaviske lande. Men 1930'erne byder på mange andre velsejlende både end Dragen. Den danske konstruktion W-båden dukker op på kapsejladsbanerne i 1936 med otte både. Initiativet til den nye W-båd kommer fra en kreds af KDY-sejlere, og er netop begrundet med nogle af Dragens mangler.

”Den (Dragen) førte bl.a. ikke Spiler og savnede tilstrækkeligt med Sejl til at danne den rette Skole for de Sejlere, der måske senere kunde faa Lyst til at gaa ind for international Klassebaads-Sejlads, hvor man maa være indstillet paa foruden Storsejl at sejle med et større Antal forskellige Forsejl



Dragens originale rig.

og Spilere”, står der i omtalen af W-båden i Hvide Sejl 1947. Samme udfordring møder Dragen alle andre steder, og det fører i 1936 til, at Dragen må sejle med genua og i 1938 tillades spiler. I 1946 laver den nordiske Drage-komité så en sidste samlet justering af Dragens rig. Masten flyttes frem, den simple rig med storsejl og fok, erstattes af en rig med storsejl, genua, fok og spiler. Samme år tillader Johans Ankers arving, Erik Anker, at tegningerne til Dragen må bruges internationalt. Det baner så vejen for, at Dragen bliver olympisk båd fra 1948 og helt frem til 1972, hvor den blev erstattet af en anden norsk konstruktion, Solingen.

Og med den udvikling er der ikke mere juniorbåd tilbage i Dragen. Den blev en kapsejler på øverste hyld for de dygtigste sejlere med adgang til solid finansiering. Stadig en

bådklasse med international udbredelse og en meget aktiv klasseorganisation. Nye Drager bygges stort set kun som glasfiberbåde.

Dragen og kulturarven

Historien om Dragen viser på mange måder nogle af de vigtige spor i dansk lystsejls kulturhistorie. Lysende klart, at kulturarven krydser landegrænser. Dragens tilkomst er et resultat i første omgang af et samarbejde mellem sejlerfolk på tværs af Danmark, Sverige og Norge. Dragen får liv af sejlerorganisationer og sejlernes aktiviteter i de tre lande og i samarbejde mellem dem. Stævner lokalt, regionalt, nationalt og nordisk. Samarbejdet sikrer at fartøjerne efterhånden bygges ens uanset land og værft.

Samtidig går samfundsudviklingen i mellem- og efterkrigstiden i en anden retning, end da behovet for den billige juniorbåd blev sat øverst på dagsordenen i 1928. Flere fik råd til at eje en båd, lystbådehavnene blev bygget, sejlklubberne fik store ungdomsafdelinger med egne klubbåde.

I Danmark har Dragen været med på denne forvandlingsrejse fra simpel sejlbåd til avanceret kapsejler siden 1930'erne. Som artiklen om renoveringen af Dragon Dream så fint viser, kan det lade sig gøre at få reddet en ældre Drage. Og den har fokus på båden, som den var i sin storhedstid, plus nogle nyskabelser....

Til gengæld er der vist ikke mange sejlere, der vil bruge kræfter på at restaurere en Drage bygget før den store rigændring for at få den tilbage til Dragens oprindelige layout både over og under dæk. Og alligevel ville netop sådan en båd sammen med f.eks. Dragon Dream bedre end noget andet vise den kæmpe forandring i tid og tænkning, som Dragen kan fortælle. Og samlet er det vel netop kulturarven. Et fartøj forandret over tid under nye omstændigheder, nye teknologier og nye sociale og økonomiske vilkår. Men stadig en Drage.

Låne hos Skibebevaringsfonden til den store renovering af dit bevaringsværdige lystfartøj..?

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 spartelexoxier, 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.

Af Simon Bordal Hansen

DFÆL's deltager i Skibsbevaringsfondens bestyrelse

Kan Skibsbevaringsfonden give lån til renoveringsopgaver på et lystfartøj? Eller er fonden kun til for de gamle erhvervsfartøjer?

Det spørgsmål hører jeg tit, når vi samles til stævner og sammenkomster i træsejlermiljøet. For er der noget vi forbinder med de smukke gamle brugsbåde, er det vel netop Skibsbevaringsfonden.

Hvad er svaret så på spørgsmålet? Svaret er, at også et lystfartøj kan få lån af fonden til renoveringsopgaver. Men det kræver ligesom for erhvervsfartøjerne, at en række forhold er på plads. Her er nogle af dem:

Ejerforholdet. Er båden privatejet eller er den forankret i en forening, en virksomhed eller et andet økonomisk fællesskab?

Kulturarv. Hvor bevaringsværdigt er fartøjet? Er det vurderet og klassificeret med fondens metode, den såkaldte Bevaringsstatus? Hvor velbeskrevet er fartøjets historie, og hvilke renoveringer har fartøjet gennemgået i sin levetid—hvordan har de ændret det oprindelige fartøj?

Plan for renovering og bevaring. Er der en plan for, hvordan båden skal renoveres? Hvordan hænger den sammen med en plan for, at sikre alle de særlige forhold, som gør fartøjet vigtigt at bevare som kulturarv?

Når fonden giver fartøjet et lån, skal der jo være en sikkerhed. Den får fonden i form af et pant i fartøjet. Du skal ikke betale renter eller afdrag, men til gengæld forpligter du dig til at gennemføre den renovering, du har lånt til, ligesom du skal følge planen for fartøjets løbende renovering og vedligehold.

DFÆL-infomøder så du kan du komme videre

Der skal, som du nok kan fornemme, laves et meget grundigt forarbejde, inden et fartøj kan sende en kvalificeret ansøgning til fonden.

I løbet af vinterhalvåret vil vi derfor holde et eller to infomøder for DFÆL-medlemmer om emnet. Her vil vi se mere grundigt på det med at begynde et ansøgningsforløb, og vi vil trække på viden og erfaringer fra fondens sekretariat og fra vores træsejlervenner i TS.

Infomøderne annonceres gennem foreningens nyhedsbrev, som alle medlemmer får på mail—husk at opdatere din mailadresse i dine medlemsoplysninger hos DFÆL.

Bliv klogere medens du venter, og få styr på dine data

Skibsbevaringsfonden har en udmærket hjemmeside, og den vil jeg anbefale dig at bruge noget tid med. Du kan bl.a. læse om Bevaringsstatus, hvor fartøjer er blevet vurderet efter deres bevaringsværdighed.

På dine egne indre linjer, skal du tjekke, at oplysningerne om dit fartøj i DFÆLs fartøjsregister er fyldige og korrekte. Når de er det, bør du anmode om at få et DFÆL registreringsbevis. Det er nemlig et af de dokumenter du får brug for ved en ansøgning om midler fra fonden.

DFÆL's tovholdere

DFÆL har valgt to personer til at varetage samarbejdet med Skibsbevaringsfonden. Det er foreningens kasserer Dorte og mig selv, Simon. Du kan finde kontaktdata til os på side 50 i bladet.

Næste skridt er de omtalte infomøder!



Af Carl Mangor

For ikke så mange generationer siden var det smakkejollen, der var det primære transportmiddel på kortere afstande til søs. De bragte fisk ind til københavnernes oppe fra Øresundskysten. De sejlede folk til kirke om søndagen i det sydfynske og længst ude i Limfjorden, var det smakkejollen, der forbandt de tyndt befolkede områder. De roller er for længst overtaget af andre, men smakkerne findes endnu. Den lille forening, Sydfyns Smakkelaug, har netop udgivet et fint lille skrift om nutidens smakkesejlads på deres kanter. Historien om 50 års sejlads om "Ellen Marsvins Kaffekande".

Et par tilflyttere fra den nordligste del af Øresund kom i starten af '70erne til det sydfynske med en kultur, de havde god erfaring med. Smakkesejlads. Lige syd for Helsingør havde "Foreningen til sprydstagens forevigelse" gennem nogle år udviklet sig til en institution. Og i det sydfynske øhav lå smakkerne allerede. De manglede bare noget at være fælles om.

Det var før genbrugsforretningernes tid, så hos en marskandiser erhvervedes en kaffekande i messing. Så var der noget at sejle om. Trofæet var ikke kun tænkt som en hædersbevisning for de bedste resultater på kapsejladsbanen.



Kaffekanden kunne også tilfalde joller, der på en eller anden måde havde udmærket sig under sejladsene. En vurdering der lå i hænderne på arrangørerne. Inden der blev sejlet hjem, skulle man finde et hold, der kunne varetage traditionen det følgende år. Og det har de gjort lige siden.

Første stævne var i 1973 ved Grasten på Thurø. Herfra omtales sejladsene kronologisk. Det er lidt af en deltagerliste, der rulles op på bogens 62 sider. Sydfyns Smakkelaug har ikke spildt sin tid på mødereferater, så det er imponerende med det opbud af personer og fartøjer, der rulles ud. Anegalleriet har nok størst interesse for de mange, der gennem årene har deltaget i sejladsene. For os andre er det et vidnesbyrd om smakkesejlere, der har brændt for deres passion. Hvis man, fejlagtigt, har gået med den opfattelse, at en smakkejolle er en smakke jolle, er skriftet en fin lille øjenåbner, der kan fortælle en anden historie. ”En smakkejolle er en jolle rigget med et smakkesejl. Punktum.”, står der i indledningen – men derefter er der vide rammer. Spidsgattet, platgattet, træ, aluminium, glasfiber, en mast eller to master? Det spiller ingen rolle. Så længe, der er sprydstage, er der adgang.

Billedsiden er et kapitel for sig. De 50 år afspejles også i illustrationerne. Det gullige skær på fortidens fotos ligger som en dis over flere af 70'erne. Til gengæld øges såvel kvalitet som kvantitet, når vi kommer ind i det nye århundrede. Der er rigtig fine skud af de smukke joller. Udover fotos er der også et enkelt oliemaleri samt en akvarel og et træsnit.

Sejlads med smakker er i dag et udtryk for ren fornøjelse. Og det er en stor fornøjelse at sidde i en smakkejolle og lade sig glide gennem vandet. Og smakkesejlerne er gode til at samles på land og bruge nogle timer sammen. Om Ellen Marsvin Kaffekande stadig er et trofæ om 100 år, skal stå usagt. Men at der sejler smakkejoller i det sydfynske? Det er der ingen tvivl om.

***Ellen Marsvins Kaffekande
50 årssejlads om et trofæ
Sydfyns Smakkelaug 2024,
62 sider, kr,- 50***

Stævne i Thurø Bund.



Årets vinder, Gi-Gi, går over mållinien.



"DM" for træbåde 2024

Tekst: Jørgen Heidemann.

Illustrationer: Formand og Hans Chr. Dahlerup Koch fra Horsens Sejlklub samt Jørgen Heidemann.

Anførselstegn omkring DM antyder – lidt drilsk ? – at begrebet Danmarksmesterskab måske efterhånden er et lidt for stort ord for vore sejlads med kun få deltagere.

Da vi ved 2009-stævnet i Stege – lidt prætentivt – opgraderede kapsejladserne til **DM for træbåde**, var der 16 deltagere. Og de hidtidige stævnesejladser, der havde været 1 eller 2, blev udvidet til 2 banesejladser + 1 distanceejlads på een og samme dag.

Undertiden ved enkelte lejligheder, hvor antallet af planlagte sejladser fortsat var 3, fordeltes sejladserne med 1 aften-sejlads om fredagen og 2 dagsejladser om lørdagen.

I år havde vi egentlig planlagt med alle 3 sejladser lørdag, men på fremkommen opfordring delte vi det over 2 dage. Det gav knapt så trængt tidsprogram for selve sejladserne,

men kunne i en eller anden grad begrænse fredagens kapsejlere fra alm. selskabeligt samvær.

Hvilket vi – så vidt vides – ikke har fået bebrejdelser for.

Nuvel: lad os bare – med et glimt i øjet – fortsat kalde det vort DM. Efter nedlæggelse af Svendborg Classic Regatta, der i sin tid havde langt flere deltagere, og dermed måske ville have været nærmere til at være et DM (men med udenlandsk deltagelse så måske ikke alligevel ?) er dette ikke læn- gere et tema til overvejelse.

Det lille antal deltagere bekymrer selvfølgelig:

Er der noget, vi kunne gøre bedre ?

Eller er det tendensen indenfor vort gebet – færre og færre "kampklare" ældre træbåde og ditto træsejlere, som dog fortsat trives med ejerskab og brug af fartøjerne, bare på et andet niveau eller med et andet sigte ?

Skulle vi måske hver især "gå i vort lønkammer" og overveje: Hvad ønsker vi med disse stævner (vel en af vore hovedhjørneste- nene), og hvilket indhold deri ?



Under og ved siden af det blå startliniefalg ses de 6, der fredag aften startede ud på en solbeskinnet fjord til første sejlad til et udsat starttidspunkt. De 2 mere, der uheldigvis var kommet for tidligt ud, var allerede ude af billedfeltet til venstre

Sejladsernes afvikling foregik under næsten ideelle vilkår: Åbent, bredt farvand uden mærkbar strøm eller kommerciel søtrafik af betydning men med – til vort brug – god dybde næsten over det hele. Oversigts-søkort viser ganske vist kun en smal bøjemarkeret rende og ellers mørkeblåt. Men zoomer man ind i detaljen, er der dybde nok over stor bredde (vi ser lige bort fra en enkelt, der nær mærke 3 for sent opdagede et sted, hvor dybden ikke slog til).

Og et rigeligt udvalg af ”jordbær” (rødorange kuglefendere) til at markere et bredt udvalg af baner, der alle starter og slutter i havnens yderste del.



Samt et fast - omend enkelt udstyret – dommerstade på land. Ikke et hus, som vi et par gange har været begunstiget med, men i fri luft ved en af lystbådehav-

nens broer, hvor der også var god mulighed for, at tilskuere kunne overvære start og målgang og med kikkert følge kombattanternes færd på fjorden.

Kun få benyttede chancen – skulle vi have averteret den bedre ?

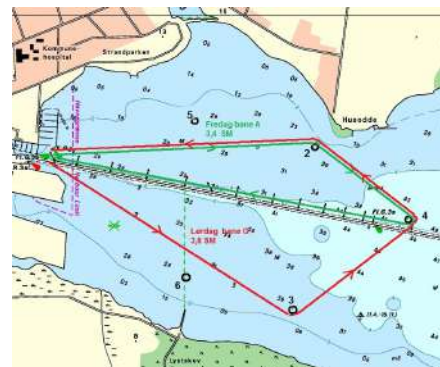
Signalgivningen var lidt usædvanlig: Ingen signalmast, men et antal lodrette rør på broens bølgeskærm til at anbringe stager med flag i.

Virkede faktisk lidt hurtigere end alm. linehejs til mast

Oven i det hele: Vi havde satset på selv at stille 2-3 pers. til at bemane stader, men sejlkлубbens baneleder, Knud Erik Feldt, tog sig af det meste – min indsats var mest at kende de enkelte både og notere målgangstider + indimellem at håndtere flag-stagerne. Nem opgave.



Sejlkлубbens banemærker ude i fjorden muligjorde 9 forskellige baner med længder imellem 3,4 og 9,8 SM, hvoraf vi valgte et par af de korte – dels for at det ikke skulle blive for sent fredag aften, dels for bedre at kunne nå 2 sejladser om lørdagen.



Fredag (grøn bane A, vind fra Ø) havde vi udfordringer med tidsplan eller kommunikation af den, for ikke alle havde opdaget opslag med små ændringer (start lidt før først averteret), så vi måtte midt i startproceduren i hast udsætte starten, så ingen blev ”agterudsejlet”.

Hvilket desværre betød, at 2 både, der var startet efter deres egne ure (og ikke lyd- og flagsignalerne) til det først fastsatte tidspunkt, men ikke havde opfattet tilbagekald, desværre måtte leve med ”ikke-startet”

Men de pågældende tog det med oprejt pande, og alle havde en god aftenstund på ca 3 kvarter på vandet derude og nåede også lidt andet hen på aftenen.



Fredags-starten er lige gået for lidt siden, alle nu vendt til bb. halse på krydset op imod mærke 2.

Fra venstre til højre ses: NINA SWELL, GI-GI, KRAKA og ABELONE 3 på vej ud over renden. T.v. i det fjerne: SABRINA og MAYFLOWER, der kom for tidligt ud.

Lørdag (2 sejlads på rød bane G, vind fra ØSØ) havde vi lidt morgenbekymringer af et lidt blæsende regnområde, der var lidt længe om at drive over, så vi kom lidt sent i gang men nåede, hvad vi skulle, uden at blive regnevåde. Og uden, at nogen fik stress af sen målgang, for det var igen en ret kor bane, som varede ca. 1 time, hhv. ca. 5 kvarter at gennemsejle.

Der var mere eftermiddag tilbage til andre gøremål. For at undgå næsten meningsløse få-bådes løb undlod vi opdeling i 2 starter ved hver sejlads, og vi kombinerede både sammen i kun 2 løb, selv om de ikke var af helt samme karakter. Og startlinien var mere end rigeligt lang til en fælles start for max. 9 både.

Da det i år var spidsgattere, der kunne vinde pokalen, gik denne til Jesper Knudsens GI-GI, der samtidigt stod for laveste samlede præmietid.

Carita-loggen, der i år tilkommer en kutter, gik til Carl Mangor, kystkrydser FRIGG

Andenpræmier – Holmegaardsglas med DFÆL-logo – gik i første løb til Folmer Teilmann, Koster-båden ABELONE 3 og i andet løb til Rasmus Højring, havkrydser SABRINA.

Vinderbåden
GI-GI
går i mål



Vi enedes om at være ramt af momentan synsedsættelse: vi vedtog, at vi slet ikke opdagede SVIPs yachtflag ! det var nok en svip'ser, at det sad dér.



Modsætninger mødtes
(hvorvidt sød musik opstod,
forlyder der ikke noget om):
SVIP var for lille til at skjule
KRAKA.

Og tøv efter
2eren,
ABELONE 3



Formanden har det fint med næstformanden
til rors i SABRINA fredag aften.





Koncentration på MAYFLOWER. "Mærket må ligge her et sted i nærheden, vi er ved renden..."

SUS og MAYFLOWER nærmer sig målgang.



Det er dér, den ligger. KRAKA har mærke 4 i sigte..

Pokalen overdrages til Jesper og frue.



Caritaloggen overdrages til Carl Mangor.





Start på anden sejlads, den første lørdagssejlads. Helt andet vejr end fredag aften. Udsat start ind til regnen var ophørt og vinden løjjet.

Resultaterne

Her er resultatlisten. Tak for jeres deltagelse, og tak til Knud-Erik Feldt for god baneledelse— og tak for fotos til HS's for-
mand og Hans Chr. Dahlerup Koch.

DFÆL kapsejlads																			
Dato		12+13-juli-2024																	
Sejlads		DM træbåd 2024, Horsens																	
																			
1.ste start				1.ste sejlads				2.den sejlads				3.die sejlads				Samlet resultat			
1. løb																			
Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Pr-tid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Pr-tid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Pr-tid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid				
Gi-Gi	30 m2 spidsgatter	D 16	5,0	2499	2806	1	3358	3770	1	3599	4040	1	3	1	10616				
Abelone	Koster	K25 S 27	5,3	2580	2948	2	3456	3948	2	4014	4586	2	6	2	11482				
Svip	Juniorbåd	J D 163	3,4	2966	2966	3	4118	4118	3	4802	4802	3	9	3	11886				
Nina Swell	Swell / Platgatter	OS 31	4,9			5 ^{*)}			5 ^{*)}			5 ^{****)}	15	4					
2. løb																			
Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Pr-tid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Pr-tid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Pr-tid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid				
Frigg	Kystkrydser	D7	5,4			6 ^{****)}	3485	4004	1	4136	4752	1	8	1					
Sabrina	Havkrydser	Y 11	6,6			6 ^{****)}	3652	4456	2	4474	5459	2	10	2					
Sus	Kystkrydser	A 63	5,1	2782	3142	1			6 ^{****)}			6 ^{****)}	13	3					
Kraka	Kystkrydser	D 33	6,4	2940	3554	2			6 ^{****)}			6 ^{****)}	14	4					
Mayflower	Yawl	KR 631	7,3			6 ^{****)}			6 ^{****)}			6 ^{****)}	18	5					
*) Ikke fuldført: Manglende mærkerunding **) Grundstødt/udgået ***) For tidligt startet ****) Ikke startet													Mindste præmie-tid: 10616						



Når der kommer en båd

En fortælling om at forlise og at blive reddet



Af Carl Mangor

Agterude blev Hven mindre og mindre, mens den tidligere så fjerne pynt nede ved Skovshoved kom stadig nærmere. Tårnbæk lå foran for tværs, med omtrent 1½ til mil til kysten. Inden længe ville Albert så småt kunne skelne konturerne af hovedstadens tårne. Det var 1953 og den 15. juli. Der var stadig en god times tid til solnedgang. Hvis vinden holdt, ville "Corinna" ligge forøjet i Københavns Lystbådehavn bare en times tid senere.

Han sad alene i cockpittet. Drengene var kravlet ned om læ. Deres småsnak var ophørt, så mon ikke de tog sig en lur? De havde nu også taget deres del af tørnen siden afsejlingen samme morgen. Vejret var jævnt trist, og der var ikke mange både på vandet. Lige før havde han inde på land kunnet se Eremitageslottet og langt ude på Sundet sås en færge og et fragtskib. Da blikket gled tilbage mod Tårnbæk og Skovshoved faldt hans øjne over en mærkelig genstand, der flød på havet. Hans første tanke var, at en eller flere svømmere havde vovet for langt ud.

Der var nu kun en enkelt svømmer, og den arm, der vinkede voldsomt til Albert, var ikke bare en venskabelig hilsen.

Oslo tur/retur

3 uger tidligere havde Corinna lagt ud fra Nykøbing Falster. Albert på 63 med sønnerne Johan og Klaus på hhv. 17 og 13. Turen var gået op gennem Storebælt. Efter kortvarige stop på bl.a. Djursland, Sæby og Hankø anløb de Oslo den 1. juli. Alberts kone/børnenes mor ankom med toget, og sammen gjorde de den norske hovedstad i nogle dage. 6. juli gik turen sydover igen for Albert og drengene. Hankø, Strømstad, Marstrand og nogle andre skærgårdshavne inden de tirsdag den 14. juli nåede Torekov inde i læ bag Hallands Väderö. Næsten tilbage i Danmark og med op mod



Dagbladet Politikens vejrmedling for den 15. juli 1953

700 sømil på loggen. Flere dage med udsejlede distancer på mellem 60 og 70 sømil.

Hele Corinnas besætning var startet med en dukkert om morgenen. Det var deres sidste dag i svensk farvand. Efter det fælles morgenbad løb Klaus til bageren. Brød i traditionel forstand var der ikke at få, men det wienerbrød, han vendte hjem med, faldt i skipperens smag.

Klokken kvart over ni var der spist og klaret op, og Corinna kunne holde ud af havnen, mens edderfuglene småsnakke- de hyggeligt omkring båden. Allerede en time senere røg de i en byge i længere sydpå i Skälderviken. Heldigvis lå de nogenlunde i læ af Kullen, og den nordiske krydser arbejdede sig støt ud mod vest i den friske sydvestenvind. Klipperne nød de på afstand, mens en skonnert gled sydoover længere ude. Det officielle Sverige fulgte dem på vej de sidste sømil:

jetjagere i luften og toldere til søs. Sidstnævnte dog uden at reagere på det danske flag.

Inden Corinna endelig kunne runde Kullen og holde sydpå om klippen, løb de igen ind i en skrap tordenbyge og voldsom sø. De fortsatte lidt længere mod vest end nødvendigt. Så da Corinna endelig lagde kursen mod syd, blev det en ren slædetur ned mod Helsingør. Efter et par uger i skærgården var det med vemod, at Corinna gik ind i dansk farvand, og samtidig var det en lettelse for Albert ikke længere at skulle frygte undersøiske skær

Med Kronborg om styrbord

Efter 7 timers sejlads rundede de Kronborg. Ovenpå bygerne var det fristende at gå i havn, men skibsrådet havde besluttet, at dagen skulle ende i København. Det ville give en fridag til familiebesøg og en tur på Dyrehavsbakken om aften-

Atter i dansk farvand...



nene inden kursen for alvor var mod Nykøbing F. Så Corinna fortsatte sin sejlads ned gennem Øresund. Vejret var mildest talt kedeligt, men der var trods alt lidt anden trafik på Øresund. Fra Tuborg Havn var der færger både til Helsingborg og Landskrona. Og lige syd for Corinnas position sejlede småfærger i rute fart mellem Bellevuebroen ved Klampenborg og Landskrona. Her kunne man for 5,50 kr. nyde godt af tobakssalget ombord; oven i købet med dansk valuta.

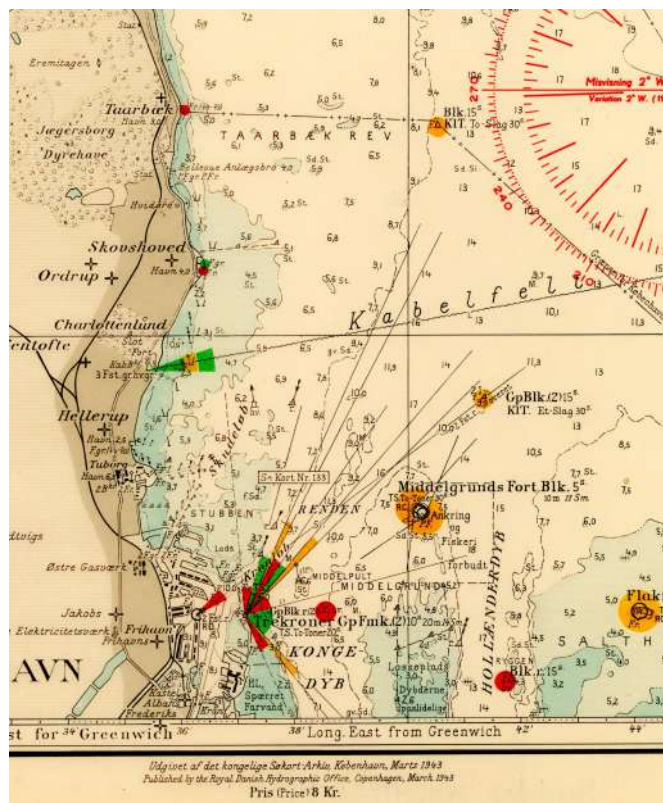
Inde på land ved Dyrehavsbakken var man sidst på eftermiddagen ved at gøre sig klar til at gå på scenen med aftenens program: Cirkus Ibs kæmpeshow med de verdensberømte 12 Bluebell Girls, Den Gyldeblonde, Elga Olga og Kai Ewans med et 16 mands orkester.

Svømmeren

Ombord på Corinna reagerede Albert hurtigt, da det gik op for ham, at der faktisk lå en svømmende længere ude. Han purrede straks drengene ud og ændrede samtidig kurs mod den vinkende arm. Johan og Klaus var hurtigt oppe i cockpittet og konstaterede sammen med deres far, at der lå en skibbruden og signalerede til dem.

En traditionel mand-over-bord-manøvre var der i sagens natur ikke tale om, men Corinna gik op til den svømmende mod vinden, og i første forsøg lykkedes det at få fat i den skibbrudne, men for en ældre mand og to drenge var det hårdt arbejde for at få ham ombord. I Corinnas cockpit blev han straks befriet for sit våde tøj, og skipperen dykkede ned i sin køjesæk og fandt en sweater og et par gamle bukser til at varme den forulykkede. Johan stod hurtigt klar med et voksent glas med brændevin. En drik som den skibbrudne ikke nød. Men på Alberts forlangende gled den ned.

Manden kunne fortælle, at han hed Georg Greisen, boede i Dragør og var kontorchef i ØK. Samme dag var han sejlet hjemmefra for at holde ferie på Hven. Hans båd var en lille



Uddrag af søkort mellem Københavns havn og Tårnbæk

hvid klinkbygget jolle. Et egentligt dæk var den ikke bygget med, men ude i forskibet var der fastgjort en presenning for at holde grejet tørt. Jollen var ballastet med jern. Masten var ført gennem et hul i en af tofterne og var fastgjort med et beslag på kølsvinet. Sejlet bestod af en smække og en lille fok.

På tur fra Dragør

Det havde været bygevejr hele dagen, men vinden var i vest, så der var ikke den store sø, men kastevindene havde stået i kø hele vejen op gennem Sundet. Den store sejlerfaring havde han ikke, men det var jo også bare op langs ky-

sten. Nord for Tårnbæk blev han ramt af en byge. Båden krængede mere end godt var og uden bare en smule ringdæk til at udsætte katastrofen, væltede vandet ind over essingen, og båden sank med det samme. Køjetøj og redningsvest flød ved siden af ham. Det fik han fat på, hvorefter han tog svømmetag i retning på mod land.

Heldigvis er Øresund trafikeret. Det kedelige vejr trak ikke mange lystbåde på vandet, men på et tidspunkt var en damper næsten på vej mod ham. Greisen vinkede og råbte, men ikke een ombord bemærkede ham. I et senere brev til

Albert og drengene, fortæller, hvordan han faktisk havde opgivet håbet, ”men med Guds gode hjælp, forsøgte at plaske mig i land”.

I den terminologi blev Corinna den frelsende engel, der reddede Georg Greisen fra druknedøden. Albert Petersen var ligeledes tilfreds. Han var helt bevidst om den alvorlige situation og glædede sig over, at drengene og han selv havde handlet både sikkert og korrekt under hele forløbet.

Til bords i Skovshoved

Med kontorchefen i varmt tøj og med en snaps i glasset, sejlede Corinna til Skovshoved. I sin glæde over at være reddet, fulgte han op med et økonomisk efterspil. Redningsmandskabet fik tilbudt alle hans penge. En erkendtlighed som Albert afslog. Han fik dog lov til at byde på middag, når de kom i havn.

Det blev i Skovshoved omkring klokken 20. I klubhusets restaurant stod den på engelsk bøf, kartofler og melon til des-

sert efter en indledende sjus. Drengene fik hver 2 våde 5-kronesedler til at formøble på Bakken ved en senere lejlighed. De to mænd enedes om, at historien blev mellem dem – og det synes som om, det er mest på Alberts foranledning. Det betød ikke, at de gode folk på Corinna ikke fortalte historien. Den var for god til at blive lukket ned. Den har sikkert fået fuld skrue på skolen i Nykøbing de første dage efter sommerferien, og i Sejlklubben Vikingens 100 års jubilæumsskrift har den også fået en plads. Men Greisens navn er forblevet usagt.

Sent på aftenen gik Albert og drengene ombord på Corinna og Greisen tog det offentlige hjem til Dragør.

Epilog

Tøjet blev naturligvis returneret, og Georg Greisen udtrykte ad flere omgang i breve og kort sin taknemmelighed for at være blevet reddet. Han var meget opsat på hurtigt af komme til både Hven og Landskronakysten for at lede sit gode tøj, som han så drive

mod øst. Båden så han af gode grunde aldrig igen. Forliset var sket i et område, hvor dybden varierer mellem 8 og 22 meter. ”Det var godt”! sagde hans kone. ”Nu ved jeg da, hvor båden er”. Og den lå ikke alene. Længere oppe i Sundet var en anden kragejolle gået ned den samme dag. Jollen er aldrig blevet lokaliseret, men Georg Greisen skrev mange år senere til Albert Petersen, at når han i forretningsmæssig sammenhæng sejlede på kanten af Tårnbæk Rev, altid stod med øjnene rettet mod havbunden.



Georg Greisens visitkort udvekslet ved en senere lejlighed.

Københavns Maritime Park

Af direktør Asser Amdisen, Stiftelsen Georg Stages Minde

I januar 2024 vandt skoleskibet Georg Stage en arkitektpris. Det sker ikke så tit, men Refshaleøens Ejendomsselskab valgte at belønne en ide som Georg Stage har arbejdet med i mange år og i samarbejde med arki_lab havde indsendt til en idekonkurrence. Ideen handler om at lave en sejlskibshavn i København.

Går man et par hundrede år tilbage, så havde enhver lille kystnære by i Danmark en havn. Til sådan en hørte der en masse fast installationer. Dels kajer, pullerter, lossefaciliteter og meget andet, som hørte til den direkte drift af skibene. Dels en masse maritim support, som værfter, bådebygere, sejlmagere, smede og alskens andet håndværk, som kunne sørge for, at skibene kunne få det de skulle bruge for at fortsætte deres færd.

Men der hørte også en masse andet til. Der var typisk også en Nikolai Kirke, hvor man kunne finde fred og der var sømandsmissionen. Nogen gange var der også kroer og bordeller, så andre sociale behov kunne dækkes. Der var tit også en navigationsskole og andre måder at genforsyne skibene med mandskab.

Alt dette kunne man kalde søfartens infrastruktur. Den eksisterer stadig i nogen grad omkring den professionelle søfart, hvor bedre transportmuligheder i lastbiler og fly dog har betydet, at den samlede infrastruktur er spredt ud over hele verden og ikke længere er knyttet til en bestemt skibbro. Men samtidigt med at skibene blev større og transporterne blev hurtige, så betød det også, at sejlskibene blev udfaset fra de store rederier og mange af de funktioner, som havde bundet branchen sammen, forsvandt eller blev centraliseret

i fjerne store havne, hvor skonnerterne og de andre skibe under sejl sjældent kom.

Den ide som vandt konkurrencen i januar var helt simpelt at genetablere den infrastruktur for sejlskibene i København. Det er ikke intentionen, at gøre det helt som i gamle dage (vi dropper fx bordellerne), men at skabe et sted, hvor alle de mennesker, som i dag sejler sejlskib kan finde et fællesskab, viden, værksteder, uddannelse og arbejdsplads.

Ideen er ikke ny i Danmark. Sammen med TS og DFÆL har Georg Stage været i en del dialog om Nyholm, som en mulig placering for et sådant fællesskab. Det har i årtier summet med lukningstrusler omkring Holmen og for år tilbage blev det endda besluttet at sælge området. I første omgang blev det ikke til så meget da forsvarsministeriets administration ikke vinder nogen hastighedspriser og de seneste par år har Putins opførsel kunne retfærdiggøre enhver merudgift og lige nu er ser det ud til, at Nyholm får endnu en rar syltekrukke at ligge i et par valgperioder.

Og mens forsvaret løber i cirkler dukkede pludselig en ny mulighed op. En gruppe af pensionselskaber havde i 1990'erne opkøbt det gamle B&W værft på Refshaleøen. Tanken med området var (og er), at der skal bygges en helt ny bydel.

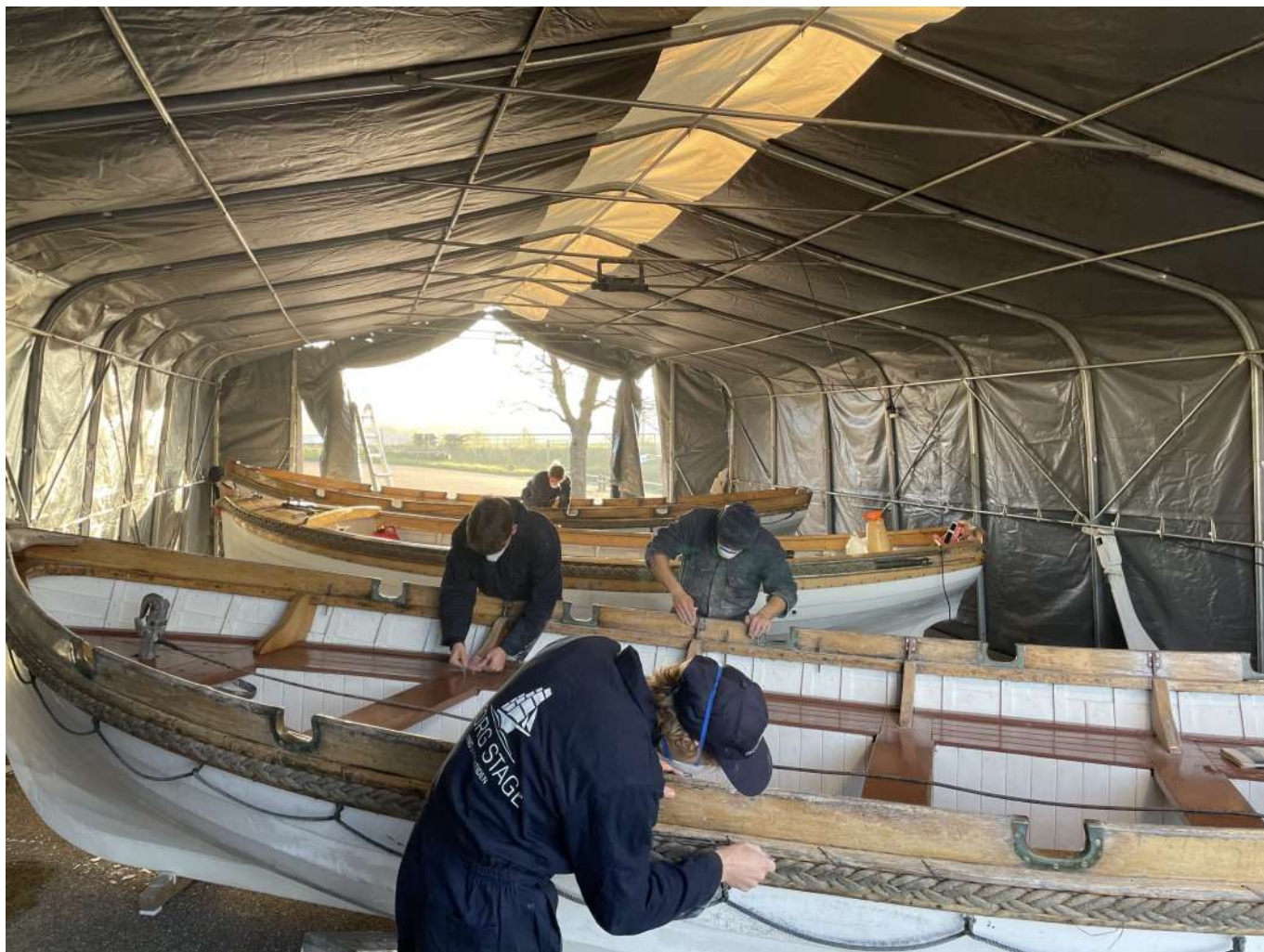
En del af dette kæmpestore område er faktisk en lille ø, som oprindeligt blev anlagt i 1767, som en fremskudt position, der skulle kunne slå et angreb mod København tilbage. I forbindelse med anlæggelsen af Københavns befæstning var området blev forstærket og der var blandt andet blevet bygge en række høje, som dels fungerede som udsigtspunkter og dels var kanonstillinger.

Øen havde efterhånden mistet sin militære betydning og den sidste rest var afmagnetiseringsstationen, hvor metal-skib kunne få vendt polerne i deres metal, så de ikke tiltrak datidens magnetminer. Dette kunne man gøre derude indtil 1970'erne og de røde bygninger, som indeholdt de funktioner, tilhører den dag i dag forsvaret.

Øen er fredet og har mindre interesse for en virksomhed,

som er sat i verden for at tjene på at udvikle byområder, men Refshaleøens Ejendomsselskab har lagt vægt på at bruge kajerne til formål, som gør bydelen rarere at bo i og de har også et mål om at danne en bro til områdets fortid som skibsværft og en del af Københavns havn.

Selvom øen i 1767 var helt alene på vandet, så har bygningen af Refshaleøen og senere rensningsanlægget Lynetten





betydet, at meget få mennesker i dag vil vide, at der faktisk er tale om en gammel ø, som er blevet slugt af etableringen af nye inddæmmede områder i København, men det er det faktisk.

Det, vi drømmer om at gøre, er at restaurere de bygninger som allerede er på området. Dertil vil det nok være nødvendigt, at genopføre en række bygninger, som historisk set har stået på området. Der skal også ryddes en del buskads. Kajerne skal renoveres og der skal etableres kajfaciliteter, en kran til at tage skibe op med og alsens værksteder. Det største enkeltprojekt er genopførelsen af de tre store bakker, som oprindeligt var kanonstillinger. Disse vil skabe dynamik i landskabet og give lidt læ til skibene og dertil

kommer, at de kan laves hule, så der inden i bliver plads til magasiner mv. Den største af de oprindelige bakker var 50 meter høj, så det kan blive noget af et monument, hvis det laves præcist på den måde.

Så er der jo spørgsmålet om, hvem der skal være på området. Først og fremmest så skal området være åbent. Det skal være et sted, hvor man kan møde skibene og deres brugere. Til alle aktiviteter skal der knyttes formidling for selvom det ikke er et museum vi bygger, så er det i nogen grad et område der er det, som museerne burde være.

Det er klart at Georg Stage har tænkt sig selv ind i området og vi ser meget gerne at andre maritime skoler, som fx Marstal Navigationsskole og Københavns Maskinmesterskole

lægger dele af deres undervisning derud. Vi drømmer også om at lave en maritim overgang mellem skole og arbejdsliv, som ville kunne bruge området.

Vi vil gerne dele øen med andre skibsejere. Det være sig TS eller DFÆL medlemmer, men det kunne også være charter-skibene, søspejderne og mange andre, som derude både kunne få plads, arbejdsplads, adgang til værksteder (for alle værksteder skal være fælles) og fællesfaciliteter til møder, udstillinger eller bare almindeligt socialt samvær. Det skal være sejskibssejlerens ø - men alle andre er også velkomne til at kigge forbi.

Vi så også gerne at en del af området blev sat til side for maritime iværksættere eller socialøkonomiske virksomheder, som i en periode kunne få plads og tid på øen til at komme godt igang.

Foreløbigt er alt det ovenstående en ide, som måske en dag kan blive til en plan, som muligvis udvikler til handling. Området ejes i dag af Refshaleøens Ejendomsselskab og Forsvaret. Ejendomsselskabets proces er, at der skal laves en strukturplan (hvor elementer fra idekonkurrencen *kan* indgå). Denne skal så blive til en række masterplaner for området, som efterfølgende skal blive til lokalplaner, som jo skal behandles kommunalt.

Og så skal der jo skaffes penge!

Så den endelige færdiggørelse ligger altså en del år ude i fremtiden, men der er dels gode muligheder for at nogen dele af projektet kan sætte i gang i etaper og faktisk også muligheder for, at det hele kan blive til noget en dag.



Fortæl læserne om din maritime yndlingsbog!

Af Dorthe Christensen, kasserer i DFÆL

For over 25 år siden, var vi i færd med at finde ud af hvilken båd, der skulle efterfølge vores Colin Archers redningsskøyt. I den forbindelse stødte vi på den meget berømte svenske bådkonstruktør Olle Enderlein, fordi han var konstruktøren bag nogle smukke og velsejlende både. På et tidspunkt – og jeg husker ikke hvordan – blev vi opmærksomme på Ingrid Kaijers bog om bådkonstruktøren Olle Enderlein ”Vackra båtar seglar väl”, udgivet på Sjöhistoriska museet.

Hovedformålet med bogen er godt nok at præsentere et stort udvalg af Olle Enderleins tegninger, men den er så meget mere end det med sine fine fotos af talrige af hans både, og de beskrivelser, der knytter sig hertil. Bogen indeholder ligeledes en nærmere beskrivelse af Olle Enderleins liv og levned.

For os var bogen en stor inspiration i vores overvejelser om anskaffelse af en ny båd, og selvom vi ikke fik en Olle Enderlein båd, læser jeg mellemrum i bogen, både fordi den er godt skrevet, men også fordi det er en meget smuk bog. Vær ikke forskrækket over at den er på svensk, den er skrevet på et meget forståelig svensk.



Har du en yndlings bog, der på den ene eller anden måde relaterer sig til lystfartøjer, fagligt eller skønlitterært, vil redaktionen meget gerne høre fra dig.

Send din bog-anbefaling til: bladet@defaele.dk



DM i Træbåd 2024

Foto Hans Chr. Dahlerup Koch

det bedste billede, udover en behørig hyldest i vores blad, er **et års gratis medlemskab af foreningen i 2025**. Værdi: 400 danske kroner. Der vil blive nedsat en dommerkomité, bestående af DFÆLs bestyrelse flankeret af foreningens tidligere formand, Simon Bordal Hansen. Komitéen vil udvælge et passende antal billeder, som vil blive bragt i bladet og et af billederne vil vinde hovedprisen på et års medlemskab.

Fotokonkurrencen fortsætter

I sidste nummer af Klassisk Træbåd efterlyste vi billeder fra medlemmerne. Billeder af sejlbåde, livet ombord og omkring dem, er en evig nydelse for alle, der driver med både og sejlads. Du kan stadig nå at være med!

Til årets sidste nummer af Klassisk Træbåd, som udkommer i starten af december, vil vi bringe de bedste billeder som I har taget i løbet af året. Der er ikke nogen krav til motivet, blot det har relation til vores egen verden. Fra sommerturen, vinterarbejdet, en teknisk detalje, noget helt stille og harmonisk eller noget voldsomt og dramatisk. Alt er velkommen. Og alle er velkommen. Du skal ikke nødvendigvis have det nye Canon Mark IIIV PRO eller den nyeste iPhone med 5 milliarder pixel kamera.

Send dit bedste billede til bladet@defaele.dk inden 4. november. Så deltager du i fotokonkurrencen. Præmien for

Netop søsat færørbåd

Foto Preben Sørensen



Fra logbogen...

Skriblerier fra logbogen af Per Hansen

Pælestik og Lussing

Det var da vi var omkring tyve år. Vi var lige udlært. Der var arbejde nok at få, så vi havde meldt os ud af arbejdsmarkedet, da det var let nok at komme i arbejde igen, når vi kom hjem.

Vi tog på togt i en 18" kragejolle, solen skinnede, vinden blæste, og vi sejlede derhen, hvor vinden bragte os. Nu var vi rigtige sejlere, vi manglede bare nogle tatoveringer og en guldring i øret! Men vi turde ikke, så det fik vi ikke. Vi ville lære de rigtige sømandsknob, baghåndsknob, råbåndsknob, flagknob, dobbelthalvstik, pælestik og alle de andre, de skulle helst kunne bindes med lukkede øjne. Jens Kusk var vores læremester. Vi diskuterede også ivrigt, hvad de forskellige knob var gode til, blandt andet pælestikket, det er som bekendt godt til at lave en løkke på en fortøjning, binde skøder på fokken. Og andre nyttige ting, hvor det skal være let at løsne, selv om der har været kraftig træk på. Et pælestik, der er belastet, kan ikke løsnes.

Vi havde efterhånden sejlet langt, fra Limfjorden ned langs østkysten, det sydfynske øhav, og nu var vi nået over i Små-

landshavet. Vi var kommet til Bissrup. Dengang var der ikke en havn, men nogle bådebroer i indløbet til det store Nor.

Vi havde været i land, og var nu klar til at sejle igen. Båden blev svajet ud i en for-fortøjning, der var pres på, vinden var frisk og strømmen rendte ud med god fart. Sejlene blev sat, og vi var klar til afgang. Skipperen tog roret og bakkede fokken, så vi var klar til at lette.

Men, gæsten, som havde sat for-fortøjningen, havde brugt et pælestik. Det var umuligt at løsne! Skipperen kom nu også på for-dækket, der faldt en synkende lussing efterfulgt af ordene: "Så kan du tage roret." Skipperen trak sin skedekniv og kappede fortøjningen, og så var vi på vej.

Resten af dagen sejlede vi, der blev ikke mælet et ord! Men nu, efter 60 år, er vi stadig gode venner, og sejler tit en tur sammen, stadig med pælestik, hvor det kan bruges, men uden lussing.

Moralen er: Brug baghåndsknob, når du fortøjer i en ring.

Ps. Skrevet af skipperen og godkendt af gæsten.



Dykandens sidste dyk

Vi var 13-14 år. Vi havde overtaget "Dykanden", en lille klinkbygget åben kutter med en køl af jernplade, **hvorpå** der var boltet jernklodser. Navnet havde hun fået, fordi hun altid rendte fordækket under i Limfjordens krappe sø. Hun sejlede udmærket, skønt hun var en smule lægal, og sejlene var syet af gamle, svære bomuldssejl. Brugen af redningsveste var ikke rigtigt slået igennem!

Vi var sejlet ud fra Vester Bådehavn i Aalborg i en frisk sydvestenvind, og vi krydsede vestpå mod Egholm. Det gik rigtigt godt; begge sad på luv karm og krængede over til fenderlisten. Vi tog ikke mere vand ind, end vi kunne øse ud. Skyerne blev mere og mere grå og flossede! Pludselig kom der et hårdt pust; den lægale båd faldt af, og rorpinden blev presset i borde for at luffe op, **men** den knækkede.

Fokkeskødet var i bekneb, og vandet væltede ind over læ karm, så vi lå i vandet ved siden af båden, som nu flød lodret med stævnen oven vande. Vi kunne høre luften fise ud gennem sprækkerne i stævnen.

Vi holdt skibsråd. Den længste svømmetur var til Nørresundby nord for fjorden, men der var medvind, og strømmen var også med. Vi smed jakker og støvler og begyndte svømmeturen, mens vi håbede på, at nogen havde set os og ville komme til hjælp! Men der kom ingen. Vi nåede godt

i land på en mark. Vi tog tøjet af, vred det og lagde det til tørre på nogle buske. Solen skinnede, og den friske blæst tørrede os; efter en times tid var tøjet også halvtørt. Vi klædte os på og gik op til vejen, hvor vi tog bussen til Aalborg. "Dykanden" er ikke set siden! Heldigvis kan jeg skrive det her i dag!





*Årets sommerstævne
afsluttet med succes*

Af Rasmus Højring, formand DFÆL

Stævnet, som fandt sted den 11.-14. juli ved den smukke kystlinje og med udsigt over de kønne landskaber omkring Horsens fjord, blev en succes med høj deltagertilfredshed og mindeværdige øjeblikke.

Nedslagspunkter fra Stævnet

Deltagelse:

Selvom der ikke var så mange i år (17 både og 39 deltagere), så blev mine bekymringer i forbindelse med det lidt lavere

fremmøde manet stærkt i jorden af de entusiastiske deltagere og det fantastiske team af frivillige fra Horsens sejlkлуб som med deres store gæstfrihed og imødekommenhed i den grad sørgede for at stævnet forløb så godt som man overhovedet kunne ønske. Personligt blev jeg temmelig rørt over at se deltagere komme fra nær og fjern og skabe en fantastisk atmosfære af fællesskab.

Kapsejladser:

I år blev der afholdt 3 kapsejladser, og på trods af at formanden og næstformanden tyvstartede på fredagens sej-





lads med Sabrina, så forløb kapsejladserne med succes og vi vil derfor fremover sigte efter at gennemføre flere end to kapsejladser til stævnet da vi tror det kan appellere til flere deltagere. Vinderne modtog præmier og vandrepokaler

Besøg på Industrimuseet, Skibsbevaringsfonden og Horsens Yachtværft

For de ikke kapsejlende blev der arrangeret besøg på Industrimuseet i Horsens, som fortæller den dramatiske historie om hvordan Danmark blev moderne. Endvidere arrangeredes besøg på skibsbevaringsfonden, som har til huse i et af byens ældste og smukke bygninger fra 1719, hvor sekretariatsleder John Walsted fortalte, et meget spørgelystent publikum, om det spændende og vigtige arbejde de gør for at bevare den sejlede kulturarv. Og endelig viste Søren Buhl rundt på sit værft; Horsens Yachtværft, som imponerede

alle deltagere med det omfattende udstyr og den orden og systematik som herskede.

“Skønhedskonkurrence”:

Også i år var der både der havde meldt sig til bådvurdering for godt vedligehold.

Søren Buhl fra Horsens Yachtværft stillede med sig selv og en af sine erfarne medarbejdere - Ronni, og fik bedømt 5 både. I år gik HARPUN-loggen meget velfortjent til Jørgen Sunke med 8mR-båden UNDA, som han med utrættelig vedholdenhed har renoveret gennem de senere år. Der blev også uddelt plakette for god bevaring til SUS og MONIQUE. Tillykke til alle.

Åben båd arrangement:

Ejerne åbnede deres dæk og kahytter for sejlere og besø-

gende og delte deres passion for træbåde og sejlads. Det var en unik chance for de besøgende at få et indblik i det omhyggelige arbejde og den kærlighed, der ligger bag hver eneste båd.

Og Horsens folkeblad var da også forbi og skrev en artikel om stævnet.

Feedback fra Deltagerne:

Vi har modtaget mange positive tilbagemeldinger fra deltagerne. Mange har rost den gode organisering, den venlige atmosfære og de spændende aktiviteter. Som vanligt afholdte vi et uformelt medlemsmøde fredag formiddag,

hvor mange emner blev drøftet; herunder, hvordan vi skaber større interesse for vores forening og aktiviteter. Vi sætter stor pris på alle de konstruktive forslag og vil arbejde på at gøre DFÆL endnu bedre.

Tak til Horsens sejklub og Horsens Havn:

Et stort tak skal lyde til Horsens havn og Horsens Sejklub, der gjorde det muligt at gennemføre dette vellykkede stævne. Især vil vi gerne takke alle de frivillige som sørgede for, at alt forløb glat og succesfuldt.





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



Her står Jørgen Heidemann og holder kapsejls for deltagere ved DFÆL's sommerstævne i Horsens. Jørgen er en af foreningens mange frivillige. Uden aktive som Jørgen var der ingen forening.

DFÆL

Nyt fra foreningen

Sommerstævnet 2025

Efter et vellykket stævne i Horsens, har bestyrelsen taget hul på at finde et egnet sted til stævnet næste år. Det er en arbejdskrævende proces for bestyrelsen at sætte et stævne i søen og det kræver også en stærk lokal forankring, for at blive en succes. Som du kan læse andetstede i bladet, var Horsens en succes for deltagere og det understreger at stævnet er en vigtig del af DFÆLs aktiviteter.

Yachtloggen 2.0

Når du læser dette nummer af Klassisk Træbåd, har Styregruppen omkring Yachtloggen afholdt sit første møde. Det betyder også, at der bliver sat skub i at få de sidste detaljer på plads omkring registeret, så det kan åbne i nye omgivelser.

I Klassisk Træbåd 158 omtalte vi arbejdet med at få Yachtloggen sikret og forbedret. Det arbejde har fået fornylede kræfter, efter at Danmarks Museum for Lystsejls og DFÆL har etableret en egentlig Styregruppe, som faciliterer arbejdet.

SYNS- OG NOTATBOG

Dokumentér dit fartøjs begivenheder

Indtil 1950'erne var den lovpligtige tilsynsbog, fartøjets vigtigste dokument. Heri blev alle væsentlige forhold beskrevet og tilsynsbåden udgjorde en vigtig do-

kumentation, når en båd skulle bedømmes eller handles.

DFÆL har siden 1990'erne genoplivet dokumentationen, men på frivillig basis. Med Syns- og Notatbogen har du mulighed for at beskrive din båd i detaljer. På 60 sider er der plads til at notere bådens basisoplysninger og ejerforhold gennem tiden. Og en oversigt over fartøjets historiske dokumenter er der også plads til.

Fornyelser, ændringer og historie kan både overføres fra en eventuel tilsynsbog og videreføres frem til i dag og på fartøjets videre færd.

Til sidst i bogen er der et kapitel med DFÆLs bedømmelseskriterier.

Antal sider i alt: 80

Pris: 100,- DKK for medlemmer

Du finder bogen på hjemmesiden: defaele.dk/forlag



DFÆL

Tovholderne

Formand

Rasmus Højring,
formanden@defaele.dk

Næstformand

Ole Olsen, strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen, medlem@defaele.dk

Redaktør og webmaster

Preben Sørensen,
bladet@defaele.dk

DFÆL's fartøjsregister

Dorthe Christensen og Preben Sørensen
register@defaele.dk

DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor, c.mangor@gmail.com

NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann,
jhe.hjem@wespeed.dk

Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen, strixole@outlook.dk

Skibsbevaringsfonden

Dorthe Christensen, dorthe.erik@hotmail.dk
Simon Bordal Hansen,
post@simonhansen.dk

Kapsejlads

Jørgen Heidemann,
jhe.hjem@wespeed.dk
Thorbjørn J. Andersen,
tja@ign.ku.dk

Sommerstævne 2024

Bestyrelsen
formanden@defaele.dk

Fartøjsvurdering

Ole Olsen, strixole@outlook.dk

Kontaktperson til TS

Rasmus Højring,
formanden@defaele.dk

Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe,
belami36@yahoo.dk

Registreringsbeviser

Preben Sørensen,
preben@rather.dk
Dorthe Christensen,
dorthe.erik@hotmail.dk

DFÆL, foreningen

Kalender

4. november 2024:

Deadline Klassisk Træbåd; vinter-nummeret

15. marts 2025:

Generalforsamling, DFÆL



Spidsgatteren Ripple fra 1902 søger ny ejer(er)

Skibet er bygget i egetræ på Københavns Flydedok i 1902 som en halvdæksbåd men ombygget til lystbåd i 1960'erne.

I dag er Ripple bermudariggget. Frem til 1935 var den gaffelrigget.

Masten er af Oregonpine. 12,5 m lang.

LazyJack og bompresenning medfølger.

Længde 7,3 m (+ bowspryd 0,9m - bomlængden er 3,95 m)

Bredde 2,63m

Storsejl og to forsejl på ca. 40 m² i alt

Bådens vægt er ca 3,3 ton

2-cylindret Volvo Penta C23 - benzinmotor med el-start.

Ripple er vandt til ofte at blive klappet i havn.

Pris: 30.000 DKK

Se mere på defaele.dk under køb og salg

Med venlig hilsen

Kurt Hjelholt og Karen Elsted

Tlf: +45 4084 7091



Gaffelkutter Jytte, 1984

Bygget på Ebbes Bådebyggeri,
Marstal i 1984.

Byggenummer: NYB 35.

L/B/D: 9,20; 3,20; 1,40; ca 6
ton

Motor: Volvo Penta 3 cyl.

Sejlareal ca. 60 m²

Materiale: Lærk på eg, Kam-
bala/Iroko på dækket.

Båden er sejlklar med ny lø-
bende rig og nymalet under
og over vandlinjen.

- Garmin kortplotter
- NASA echolod
- Kompas fra Grosser
- Toilet
- Petroleumsovn
- Spritkomfur
- Automatisk lænsepumpe
- Gummibåd



Ligger ved Nybøl Nor og opbevares i hal om vinteren.
Besigtigelse efter aftale.

Kontakt: Michael Scharffetter
+49 157 715 313 86
michael.scharffetter@gmx.net

Prisen er 75.000 DKK og til forhandling

Mahogny, Laurin cruiser

Træbåden MAHOGNY (33 fod laurin cruiser), som tidligere hed SAGA II, blev bygget i Sverige tilbage i 1967. Båden og dens første sejlads over Atlanten er beskrevet i Svenska Kryssarklubbens Årsskrift 1970.

Vi (Hans og Karin) har været ejer af båden siden midt-90'erne, og har primært sejlet rundt i Skandinavien - dog med to afstikkere gennem floder og kanaler til Middelhavet. Båden har stadig eventyret i sig, men grundet vores alder, vil vi gerne at en ny ejer får glæde af bådens magi til søs. Er det dig?

Se udførlige specifikationer og udstyrsliste på DFÆLs hjemmesiden under Køb og salg.

Båden klargøres og søsættes i Doverodde Lystbådehavn medio maj 2024.

Prisen for hele træherligheden: 50.000 kr.

Kontakt den abdicerende skipper:
Hans Rasmussen,
karinoghans@hotmail.com
Mobil:





- Fartøjsillustrationer
- Konstruktionstegninger
- Sejltegninger
- Spanterids

 Skibstegneren

 @skibstegneren

 skibstegneren@gmail.com

 61 10 8780

 Kronborg 10 A
3000 Helsingør



På kryds og tværs for sjov

	1	AFSTIV- NING I TRÆBÅD	3 ENS KONSO- NANTER	3 VOKALER		LÆNS- NUI	KRAGE- JOLLE 1898	DRENG	SYNS- KREDS	PIGE		MÅL	DEL AF SEJL	INDRE DANSK FARVAND	KURS	ITALI- ENSK FERIEBY	VÆRKTØJ	GIFT
SPRIN- GER V 4					BÅD- UDSTYR TORRET DRUE							2			1			
FORTØJ- NING							2					DRENG AALBORG SEJLKLUB						
AFSLØ- RING						DIGTE KONSO- NANTER					MÅLE DYBGÅ- ENDE				KOST EPOKE			
MOTOR- TANKSKIB			STÆVNE	3 MÅLER							VASE							STAT
ROMAN- TIK	3						4	NETTO DEKA- DENTE			GENUA 					FOR- K.		VOKA- LER
KANT							TIDSRUM VANDLØB				MØDTE	FORKA- STELIG 						
HELLERUP SEJLKLUB					KONGE- LIG	SPISTE PIGE		BÅND	PIGE	MØRKNET KAM								
BLOMST							SVENSK BY VÆGT					BILLEDE FILTER		4			VINKEL 5	
VICE PRÆSIDENT			ANER- KENDE 	6						PLADS KJØBEN- HAVNSK SEJLKLUB						LØVSÅV- AKADEMIET		
PLANTE	5						BEVÆ- GELSE	8			TAL I JORDEN	7			DRENG GLO			
			LIMFJORDS- SEJLKLUB				NEON 		STAT					TROL- DOM				
EDB			VÆRKTØJ															

Gorm

1 55° 14,94 N 14° 44,12 Ø

2 55° 08,82 N 55° 06,56 Ø

3 Søgelænder på træbåd

4 Sejlmærke for KDY

5 Fisk eller aftage

Vi trækker ikke lod om præmier mere.
På generalforsamlingen blev vi enige om
kun at have krydsord for sjov og læring.
Se løsningen spejlvendt på hovedet.
God fornøjelse!

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
1 2 3 4 5 6 7 8



I L S T I B E N V S K I N E E
N Y V S M E T V O S S E I D
N V L T X S A F I K E N S O M
A B G O N L E F E S L E D T V
V S L E S S T I N G E Y D I V T
H E N Y D S O K L M E L
K V E T I N G N G E K O D I Q S
E F O L I K A M L S E I T G W A E
W L S L Y K I L Y W L O B V
W E L O O F I W E Y W E O S L
V G L E S S B F I N G O S A V T D
H E L O Q S E K V F T I S L E D
E

"DRAGON DREAM" Lillebæltsværftet – Jens Køstner reparerer svøb og bundstokke ved indpakning med glasvæsmåtter i epoxy ved tidligere skruehuller.

Foto: Jørgen Heidemann.

