

★ Finkølsbådenes epoke

★ Johannegildet

★ Dragesnak

★ Øhavet på Tværs

Nr. 163 sommer 2025

Klassisk **TRÆBÅD**

Så er der
snart kaffe





Nr 163, sommer 2025

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

Step, Svendborg

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

Forhandlerannoncer: Kontakt redaktionen.

Hjemmeside

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

Næste nummer

Deadline 8. september 2025.

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

Ole Olsen

Næstformand

Egelundsvej 4

3630 Jægerspris

+45 2087 2400

formanden@defaele.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

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>Sommerstævne 2025</i>	4
<i>Hjælp, jeg har fået en træbåd...</i>	6
<i>Racerbådernes epoke</i>	8
<i>Johannegildet</i>	16
<i>Spis, sejl og vær glad</i>	20
<i>Dragesnak</i>	32
<i>Min yndlingsbog</i>	38
<i>Nyt fra DFÆL og båd-annoncer</i>	40
<i>Krydsord</i>	47

Billedet på forsiden: *Fra artiklen Spis, Sejl og vær glad.*

Øhavet På Tværs

Små og større træsejlere sammen 4. til 6. juli

Allerede over 20 tilmeldte fartøjer til ny fællessejlad og havnesamvær i Faaborg, Ærøskøbing og Svendborg.

Den nye sejlad **Øhavet På Tværs** er inspireret af succesen Øresund På Langs. Denne sejlad har gennem en håndfuld år samlet sejlforende træskibe i mange størrelser. I Øhavet På Tværs kan deltage klassiske små og mellemstore træbåde med bermuda- eller gaffelrig eller f. eks. sprydriggede smukkejoller samt træmotorbåde.

Startskud 4. juli

Startskuddet til Øhavet På Tværs vil lyde i Faaborg Fjord fredag formiddag den 4. juli. I dagene før vil bådene være ankommet for klargøring og sejlerhygge i Faaborgs kulturhavn.

Efter skippermøde i Faaborg er målet for fredagens etape Ærøskøbing. Bådene starter i fire klasser. De deltagende fartøjer vil få liggeplads foran Det Gamle Værft.

Lørdag formiddag går det mod Svendborg. Sejlskibene samles foran SIMAC, der også lægger ramme til aftenens sejlerbuffet og præmiefest.

Sejladsen Øhavet På Tværs er funderet i et nyt samarbejde mellem Danmarks Museum for Lystsejlad i Svendborg og Dansk Forening for Lystfartøjer, DFÆL.

- Vi fik en henvendelse fra DFÆL om at holde sommerstævne i Svendborg. Og så er idéen om Øhavet På Tværs vokset ud derfra, forklarer Jan Kay Brun Jensen fra lystsejladsmuseet.

Kapsejlad

De fire klasser på vandet vil være en kapsejlad for ældre lystfartøjer, en eskadre-sejlad, en dyst for tidligere erhvervsfartøjer samt en sejlad for smukkejoller.

Øhavet På Tværs nyder godt af økonomisk velvilje fra Svendborg Event samt fra de tre havne.

Tilmelding og gratis at deltage

Deltagelse er gratis, men kuvertprisen for festmenu er 350 kr/person indtil tilmeldingsfristen, herefter 400 kr. Frist for tilmelding er 20 juni. 24 fartøjer var allerede tilmeldt medio maj.

Mere info

Program og mere info: www.defaele.dk



Nyskabelsen Øhavet På Tværs vil i starten af juli samle små og lidt større sejlførende og motordrevne fartøjer til kappedyst i Det Sydfynske Øhav og samvær i Faaborg, Ærøskøbing og Svendborg.

Foto: Søren Stidsholt Nielsen.

ØHAVET

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

PÅ TVÆRS



Faaborg
Ærøskøbing
Svendborg

Danmarks Museum for Lystsejlsads



Svensk slow-TV er en klasse for sig

Af Preben Sørensen, foto: Micke Leijnegard

"Hjælp, jeg har fået en træbåd" er en charmerende og inspirerende svensk dokumentarserie, der følger Micke Leijnegards arbejde med at restaurere en gammel træbåd. Serien, som findes på DR TV, byder på en blanding af traditioner, håndværk og personlige udfordringer – med et godt lag nostalgi på toppen.

Micke Leijnegard står over for en stor opgave, da han over-

tager den gamle motorbåd, Moster Jann. Med kun to måneder til at gøre båden sødygtig, kaster han sig ud i projektet med stor entusiasme og en smule bekymring. Gennem seks afsnit, hvert på 14 venlige minutter, følger vi hans arbejde med traditionelle metoder og værktøjer, og vi får et indblik i det krævende håndværk, der ligger bag træbådens røgt og pleje.

Seriens helt store styrke er formidlingen af glæden ved at arbejde med hænderne og bevare gamle traditioner. Mickes

passion og dedikation skinner igennem i hvert afsnit, og hans personlige fortælling gør det let for os at relatere til hans oplevelser. Jeg er sikker på at mange af DFÆLS medlemmer, som selv har kæmpet med stort og småt på deres båd, vil nikke genkendende til Mickes oplevelser.

Serien er også fyldt med smukke billeder af den svenske skærgård, hvilket tilføjer en ekstra dimension af ro og skønhed. Og selvfølgelig en god håndfuld af Sveriges bedste musik i den kendte folketradition.

"Hjælp, jeg har fået en træbåd" er ikke kun for dem, der elsker både og håndværk. Den er også en fortælling om at tage udfordringer op, lære nye færdigheder og værdsætte de små sejre undervejs. Mickes fortælling er en påmindelse om, at det er muligt at opnå store ting med tålmodighed, hårdt arbejde og en positiv indstilling. Og at der er hjælp at få, hvis man ser sig omkring.

Serien er velproduceret og formår at holde seernes interesse gennem hele forløbet. Den balancerer fint mellem tekniske detaljer og personlige historier, hvilket gør den både informativ og underholdende. For dem, der søger inspirerende og hjertevarm TV underholdning, er "Hjælp, jeg har fået en træbåd" et fremragende valg.

Fakta

Micke Leijnegard (Lars-Michael "Micke" Leijnegard) er en svensk journalist og TV-vært, især kendt fra Gomorron Sverige på SVT.

Moster Jann er en klinkbygget motorbåd fra 1956, konstrueret og bygget af Johansson & Son fra Holmsund ved Umeå. Serien findes på DRTV under titlen "Hjælp, jeg har fået træbåd" (på svensk "Mickes båt") og kan ses indtil udgangen af marts 2026

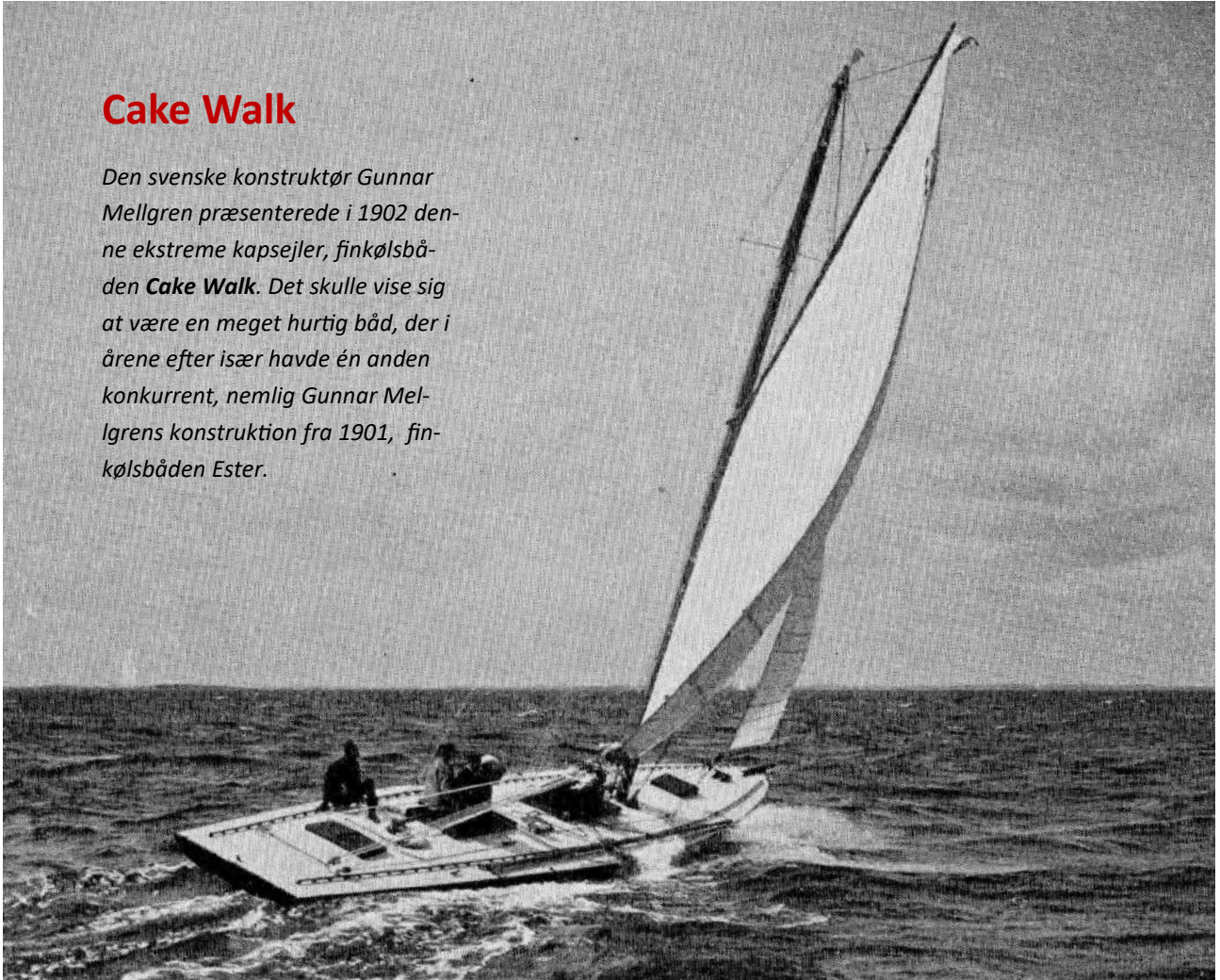


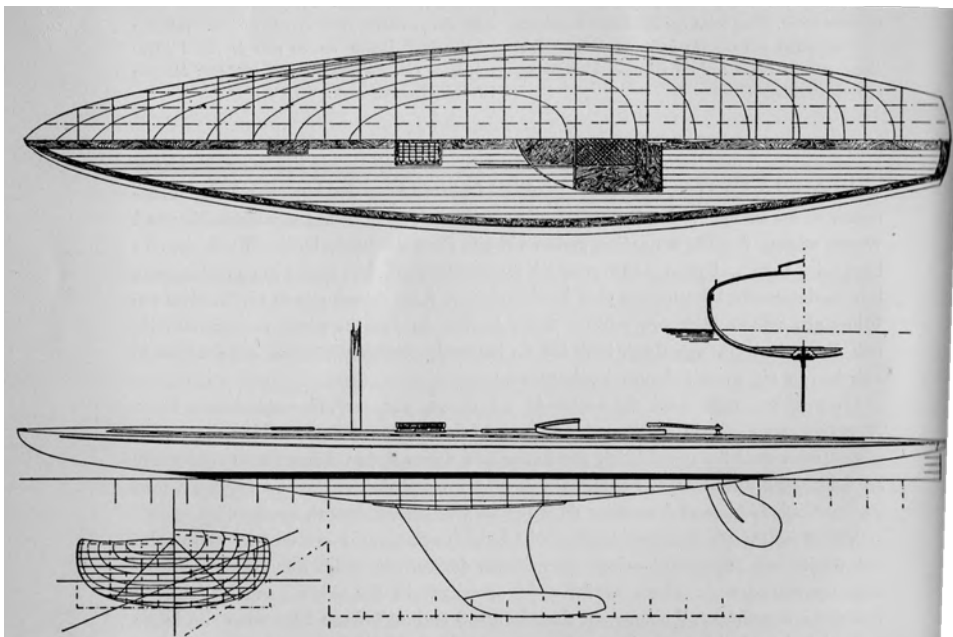
*Moster Jann trygt
fortøjet.*

Racerbådernes epoke

Cake Walk

*Den svenske konstruktør Gunnar Mellgren præsenterede i 1902 den ekstreme kapsejler, finkølsbåden **Cake Walk**. Det skulle vise sig at være en meget hurtig båd, der i årene efter især havde én anden konkurrent, nemlig Gunnar Mellgrens konstruktion fra 1901, finkølsbåden Ester.*





Aldebaran

*Den finske konstruktør Gustaf Estlander tegnede og byggede **Aldebaran** i år 1900. Båden med det hvalfiskrunde skrog var hans hidtil mest vellykkede kapsejler, og den gjorde rent bord ved regattaerne allerede samme sommer.*

Af Simon Bordal Hansen

Sidst i 1800tallet begyndte den organiserede kapsejlad for alvor. Den nedskrevne historie fortæller om de store sejladser med meget forskellige fartøjer, begivenheder som aviserne også skrev om. Det var personligheder fra det bedre borgerskab, der nu dystede på vandet.

I løbet af få år kom der gang i organisation og struktur omkring sejladser og fartøjer. I 1890'erne begyndte også arbejdet med at formulere regelsæt for fartøjerne, så der kunne bygges til en mere fair dyst. Det viste sig imidlertid at være mere vanskeligt end som så, og hver gang reglerne blev ændret, fandt de dygtige konstruktører ud af reglernes muligheder, eller smuthuller, om man vil.

Det skabte et par tiår med masser af kostbart yachtbyggeri, mange forsøg på at lave regler og derfor også en spændende udvikling af sejlådene.

Bådene der brød konventionerne

Et særligt fænomen fra denne tid — fra omkring 1890 til 1910 — er finkølsådene, der sprængte alle de gamle normer og forestillinger. Her er undervandsskroget gjort så lille og let som muligt, den tunge og lange køl blev erstattet af en finkøl, nogen gange med en blybulb nederst, og i nogle tilfælde som en sænkekøl. Roret rykkede agterud, frit fra kølen. Skrogformen var ofte bred og flad, og tit blev ådene kaldt for flyndere.



Brand 1

*Finkølsbåden **Brand 1** er tegnet af norske Johan Anker og bygget til ham selv i 1898.*

Anker deltog flittigt i svenske og danske kapsejladser med båden.

Størst succes havde han iflg. Hvide Sejl i regattaen i Karlskrona 1904.

Især de letbyggede og brede varianter var meget hurtige på alt andet end bidevind. Andre med mere traditionelt længde-bredde forhold og med ekstra ballast nederst på finkølen, var generelt velsejlende. Nogle både var endog betydeligt mere velsejlende end deres traditionelle konkurrenter. Og her er det mest kendte eksempel nok den amerikanske konstruktør Herreshoffs 38 fod finkølsbåd med skeformet stævn, Dilemma, fra 1891. Den vandt stort set alle kapsejladser, som den deltog i, og den kom til at påvirke yachtbyggeriet langt ud over Amerikas grænser.

Men flere af de nordiske konstruktører gik nogle skridt længere, og forsøgte sig med brede, helt flade skrog forsynet med en smal og dyb finkøl. I flere tilfælde blev skroget også bygget så let som muligt. Nogle af de svenske og finske både blev bygget af let gran i ganske klejne dimensioner, og der var problemer med at holde fartøjerne tætte. Men sejle hurtigt, det kunne de. Og med tiden lykkedes det faktisk at lave konstruktioner, der både kunne være tætte, hurtige og som kunne sejle bidevind, tilmed i friskt vejr på åbent vand uden at gå i stykker.



Enten-Eller

Enten-Eller er tegnet af danske Alfred Benzon og bygget af Brdr. Svendsen i 1898.

Båden vandt gennem adskillige år mange præmier ved kapsejladser både i Danmark og i de andre nordiske lande.

Et fænomen i hele Norden

De hurtige kortkølede racerfartøjer dukkede op i både Danmark, Norge, Sverige og Finland fra begyndelsen af 1890'erne. Kapsejladserne på den svenske østkyst tiltrak såvel danske som finske både, og det blev især i det finsk-svenske sejlermiljø, at de nye racere fandt tilhængere. I flere år dystede de nordiske konstruktioner mod hinanden ved de store stævner, bl.a. i Sandhamn.

I alle de nordiske lande deltog førende konstruktører i finkølsudviklingen. Her er nogle eksempler:

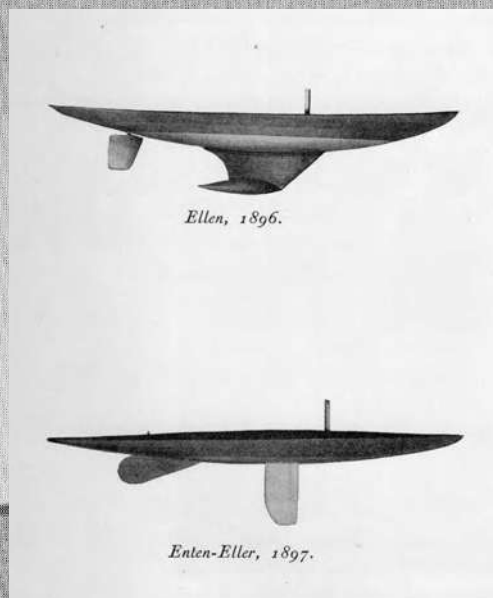
Svenske C. Sibbick tegnede og byggede den store finkølsbåd Blenda i 1896. Danske Alfred Benzon tegnede Enten-Eller, som Brdr. Svendsen byggede i 1897. Norske Johan Anker tegnede finkølsbåden Brand 1 og fik den bygget i 1898. Finske Gustaf Estlander tegnede og fik bygget den store finkølsbåd Aldebaran i 1900.

Kilder

Nordens Båtar, 1939

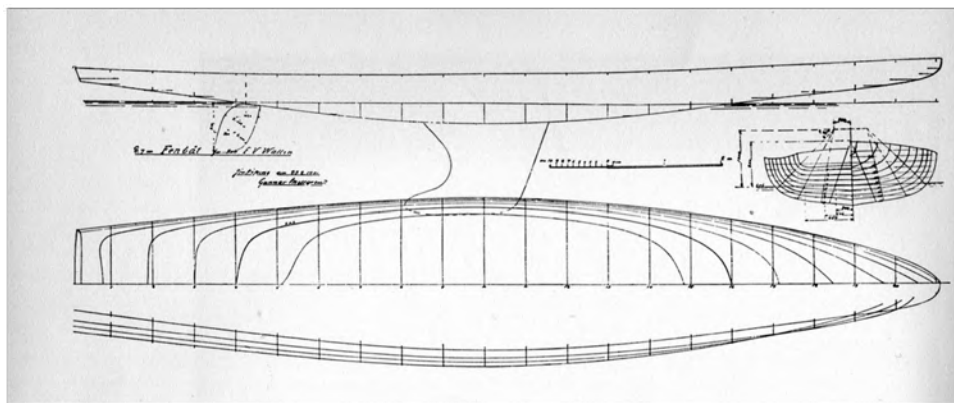
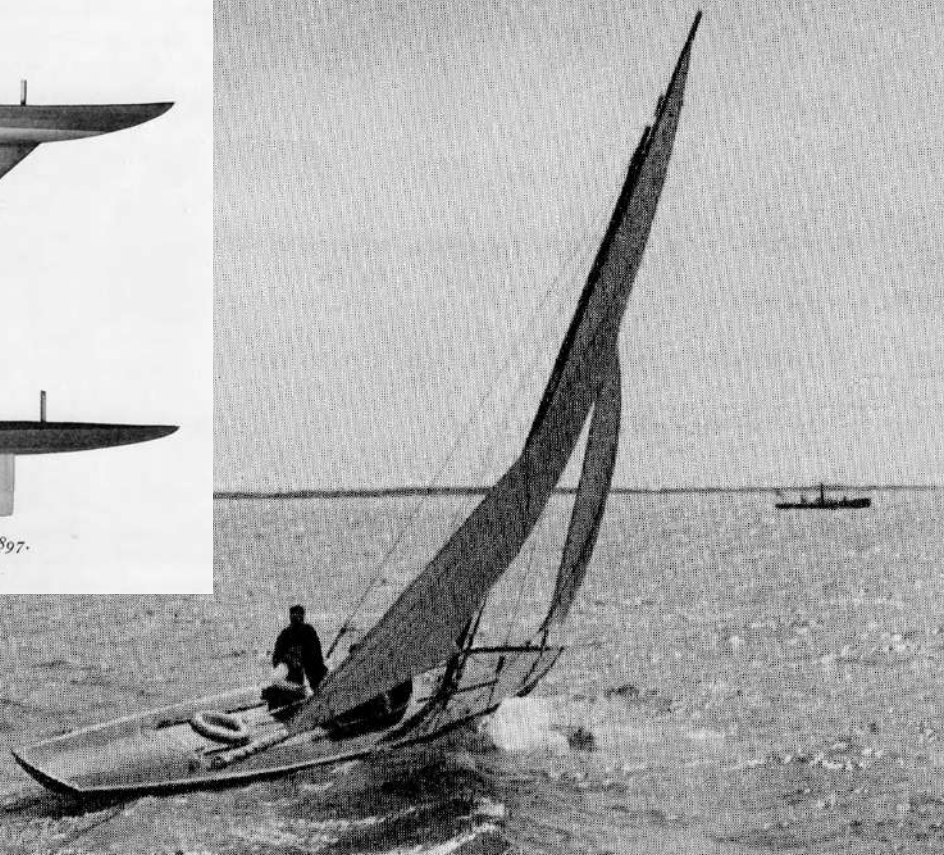
Hvide Sejl, 1947

The Mariners Museum and Park, www.marinermuseum.org



Ellen, 1896.

Enten-Eller, 1897.



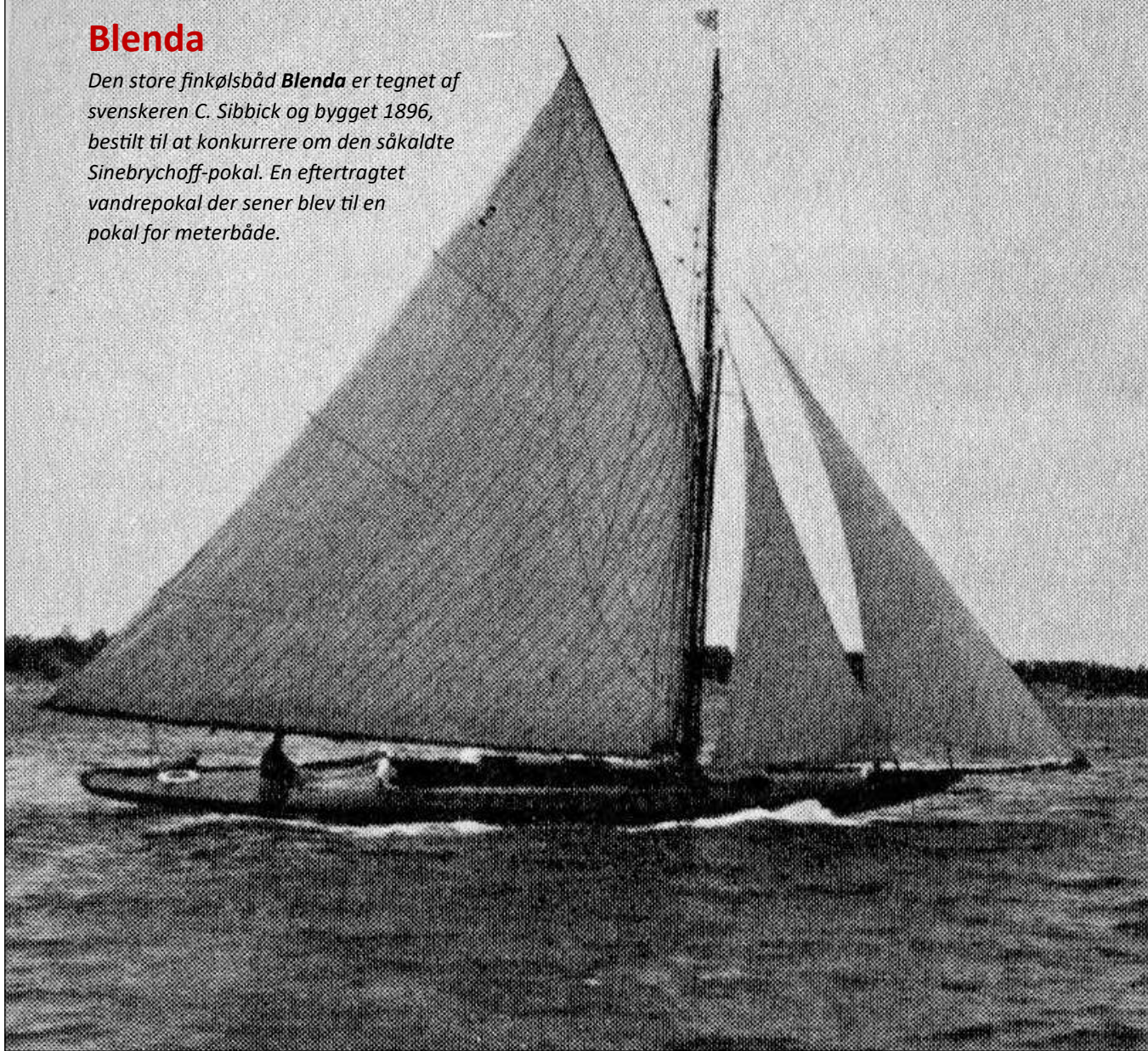
Ellen

Danske Sophus Weber tegnede og byggede den meget velsejlende **Ellen** i 1899.

På det indsatte billede kan man se de to af de samtidige men også meget forskellige danske kortkølede både.

Blenda

*Den store finkølsbåd **Blenda** er tegnet af svenskeren C. Sibbick og bygget 1896, bestilt til at konkurrere om den såkaldte Sinebrychoff-pokal. En eftertragtet vandrepokal der sener blev til en pokal for meterbåde.*



Herreshoffs nyskabelse fra 1891, Dilemma.



Herreshoffs Dilemma

Den amerikanske bådkonstruktør Nathanael G. Herreshoff tegnede Dilemma og byggede den hos the Herreshoff Boat Shops i Bristol, Rhode Island 1891.

Kravelbygget i træ og menes at være den første amerikanske yacht med skeformet stævn og finkøl. Konstruktionen

viste sig at være særdeles vellykket og vakte stor opsigt i sejlermiljøerne verden over. Loa er 38 fod.

Billedet er fra Mariners Park Museum, hvor den restaurerede båd kan ses.





*En fortælling
om hvordan
spidsgatteren
Johanne blev
reddet.*

Johannegildet

Af Per Hansen

Johannegildet er en sammenslutning af ikke helt unge sejlere, fra sejlklubben Limfjorden i Aalborg.

I 1996 var ejeren blevet træt af Johanne, en 26m² Hansen spidsgatter fra 1936, som havde haft hjemhavn i Sejlklubben Limfjorden siden 1973. Johanne blev udbudt til salg, men der var ikke rigtigt nogle seriøse købere!

I Sejlklubben var der en del ældre sejlere, som have solgt deres båd, eller var begyndt at sejle plastik! De blev enige om at købe hende.

Da Gildet blev stiftet

Det første der skete, var at der blev indkaldt til stiftende samling. I sejlklubben var der i forvejen en sammenslutning af ældre sejlere, Gastelogen, som holdt et årligt møde, hvor alle de gamle historier blev genopfrisket, og under indflydelse af god mad og rigeligt med øl og brændevin, blev de jo ikke ringere med tiden. En god historie kan altid blive bedre! Det var i dette forum Johannegildet blev stiftet.

Der var hurtig 10 som var interesseret, de fleste som par. Det var starten på en ny fremtid for Johanne, og samtidig en mulighed for at mødes til lidt god mad og diverse.

For at alt kunne gå ordentlig til, skulle der være 2 årlige ordinære samlinger, hvor man om foråret planlagde årets vedligeholdelse, og hvem der stod for hvad. Der skulle også planlægges evt. større arbejder på hende. Samt ikke mindst sommerens sejlads.

Efterårssamlingen var også nødvendig, for at evaluere sommerens brug af båden, og planlægge eventuelle større udskiftninger. Johanne var jo en ældre dame med mange år på kølen, og der måtte efterhånden skiftes mange ting.

Økonomi og eget hus

Økonomien blev klaret ved, at der blev oprettet en Johannekonto, udpeget en kassefører og fastsat et månedligt beløb, som deltagerne indbetalte. Det skulle dække alle udgifter, havnepenge, forsikringer, nyanskaffelser, vedligeholdelse og evt. større reparationer.

Det blev også nødvendigt at have en fast base. På Aalborg havn er der et system med faste spor til bådeoptagning, hver båd sin vogn, hvorpå den står hele vinteren. Det er muligt at få tilladelse til at lave et fast hus over sporet, hvor båden kan stå. Johannegildet består jo af handlekraftige mænd, så der blev hurtigt bygget et hus med værksted og hems, hvor der var samlingslokale med udsigt over havnen. Et sådant bådehus skal naturligvis have et navn, så det blev ved en højtidelighed navngivet Katedralen med tanke på de "store tanker" der ofte opstår i samlingslokalet på hems.

Meget er sket

I de år Johanne har været under gildet beskyttende vinger er der sket meget. Der er blandt andet skiftet hovedskot, begge kølbord, et par spanter, en bundstok, cockpit og ny dæksbelægning, skrabet og malet over alt. Det har alt sammen været muligt uden hjælp ude fra. De fleste medlemmer er håndværkere, så der er malere, tømrer, snedkere, mekanikere, elektrikere og andre hantymænd. Der er også kommet nye sejl, da det har været muligt at søge fonde, fordi båden er foreningsejet, så Lauritsen Fonden og Spar Nord Fonden bevilgede nye sejl.

Samlingerne er blevet kulturelle oplevelser

Samlingerne har udviklet sig til forskellige kulturelle oplevelser med blandt andet besøg på Limfjordsmuseer, Hanherred Havbåde, Brohuset på Jernbanebroen over Limfjorden, Kongeskibet og andre mere eller mindre kulturelle og/eller maritime oplevelser. Besøget på kongeskibet var muligt, fordi en af gildebrødnerne var tilsynsførende på kongeskibet under oplægning og værftsophold.

Efter Johanne er blevet forenings-ejet, er der flere, der bruger muligheden for at sejle med hende. Hun har blandt andet været på en længere





tur i 2003 til DFÆLs stævne i Svendborg. Det var en tur, hvor der deltog flere medlemmer. Nogle sejlede, nogle kørte til næste havn, hvor man så mødtes og dyrkede socialt samvær. Næste dag var der måske andre der sejlede og resten bilede. Turen resulterede i en præmie for god bevaring.

Ellers er de fleste ture småture i nærområdet. Der er dog to faste ture hvert år. Forårsturen: Fra beddingen til mastekranen og derfra til den faste plads. Efterårsturen: den samme bare modsat!

Vil du vide mere, så har Johannegildet har en udmærket hjemmeside, hvor du kan få mere viden om gildet. <https://www.johannegildet.dk/>



Nogle af de mange renoveringsopgaver, som Johannegildet har gennemført.. Øverst: Nyt kølbord. Til venstre: Nyt dæk. Til højre: Nyt hovedskot og cockpit.

Vand til kaffen...



Spis, sejl og vær glad

Af Carl Mangor

Den Nordiske Krydser Corinna er der tidligere skrevet om her i bladet. Skiftende skipperes logbog gennem 80 år, giver et solidt kik ind i fortidens lystsejlad. Denne gang handler det om kosten om bord.

Når der sejles meget, skal der tilsvarende fortæres en del. Der er derfor indtaget ikke så få måltider ombord på Corinna, og uanset hvem der var skipper, havde forplejningen over alle årene den største opmærksomhed.

Ved dagens begyndelse

Albert Petersen, der fik båden bygget i 1935, var morgenmenneske. Dagen startede han med sin morgendrik, te. Han havde tillige et næsten dybtfølt forhold til havregrød. Som første mand ude af køjen, benyttede han muligheden for at tilberede den næsten uundværlige grød. Det er lidt tvivlsomt i hvor stor udstrækning glæden deltes af andre: Den yngste søn, Klaus, havde i hvert fald gennem adskillige år et noget blandet forhold til denne del af kosten. Andre morgener, mens Albert – med nogen utålmodighed – ventede på at mandskabet skulle få øjne, brugte han ofte ventetiden på at hente morgenbrød hos den lokale bager. Under sejladser i svenske farvand var det svært at finde glæde over broderfolkets morgenbrød. Kun et par gange var der plads til positive overraskelser:

”Tirsdag den 12. Juli (1960 i Torekov) Nu overgaar Svenskerne sig selv – Klaus mødte med de mest vidunderlige sprøde Rundstykker og Horn til Morgen ”og ”Fredag den 14. Juli (1967 i Glommen) Fik mægtig fine Rundstykker hos Broren (til en bådebygger i Glommen) der har et nydeligt Bageri, han har bl.a. arbejdet i Frederikshavn”

Klaus har dog senere oplevelser på dansk grund, der ligger under svensk standard. Han må i Langør servere ristede pølsebrød forklædt som morgenbrød, og en anden gang sætte tænderne i det sidste tørre franskbrød, der var at købe på Vejrø.

Så er der frokost!

De talrige sejladser op og ned ad Guldborgsund, inviterede til frokost. Uanset hvor langt vinden tillod sejlad, kunne der altid findes en bro eller en ankerplads, hvor frokosten blev indtaget. Langturene indbød mest til mere simple frokoster under sejl. En tilbagevendende spise var dog rejer, der jævnligt blev købt og tilberedt til frokost.

Varm mad på mange måder

Fra at koge rejer til frokost og til at tilberede et egentligt aftensmåltid, var der et stykke vej. På weekendturene var det ikke et problem. Skipperens kone, Broyne, havde tilbe-

Pigerne tager opvasken.



redt retter, der blot skulle varmes, når Corinna atter lå i havn: Koteletter og stikkelsbærgrød, stegt lever, bankeskød og spejlæg, lobescoves, kød i karry med makaroni; blot for at nævne nogle af de menuer, de skiftende besætninger fik serveret med Skipperkonens ud-af-huset. Logbogen går desværre ikke på noget tidspunkt i detaljer om, hvilket udstyr, der findes ombord.

Værre var det på sommerens langture, når Broynne blev i land. Kogekunst, eller simpel madlavning, var ikke blandt kompetencerne hos den mandlige besætning. I Broynnes fravær kunne datteren Grete træde til og sørge for den varme mad på langturene, men selv med hende ombord, blev der tyet til nødløsninger. I sommeren '36 ankrede Corinna ved Møens Klint, og Grete skriver selv i logbogen:

"Klokken 2 (14) plumpede i Ballen og kastede os så med den yderste Graadighed over Madbordet bagefter. Den forlorne Pilskade paa Daase var udmærket, og særlig med de haardkogte Æg til"

Ellers er logbogen meget stille omkring tilberedelsen af den varme mad. På sommerturene krydres der ind imellem med restaurationsbesøg, men det må antages, at andre ombord har været bedre stillet end skipperen. Udfordringen bliver dog åbenbar, da trio'en af Far & Sønner begyndte at gøre togter på egen hånd. I de tidlige forår 1951 skriver Albert Petersen:

"Ringede Melding hjem til Skipperkonen og fik Instruks om, at Pølserne kun maatte varmes – ikke koges!"

Sejlerkost på aftenskole

Fornuftig kost på langtur, og lavet af mænd, var tilsyneladende ikke kun et problem i Nykøbing Falster. Sidst i 1930erne arrangerede Randersklubben Fjorden et kursus i madlavning for mænd sammen med Arbejdernes Aftenskole. I Nørrestræde Skoles tidligere koksælnder indrettedes en "kabys" udelukkende med primusapparater. En lokal malermester dekorerede væggene, for at skabe illusion om det indre på et sejlskib. Husholdningslærer Auguste Nielsen blev hyret ind og med 25 kursister på holdet, var der undervisning over hele vinteren.

Henad foråret var der afslutning med deltagelse af diverse notabiliteter fra skolevæsen og sejlklub. Først serveredes et stykke smørrebrød med fiskefilet, og så fulgte kalvesteg og

sveskerand, efterfulgt af kaffe. En noget anden kost end den gængse, fortalte en deltager. De havde mest været vant til at få dåsemad, kaffe, kaffe og kaffe.

Nede i Nykøbing valgte fru Petersen samme år at blive hjemme fra langturen, og Albert skriver den første aften i Kragenæs: *"Kl. 18.40 har vi nydt Middagen – Bankekød (vi kommer til at savne Skipperkonen) m. Kartoffler og Jordbær! Vi blev stopmætte."*

Bayerske pølser og rå kartofler

Næste dag ligger de tre i Lundeborg og må på egen hånd klare kosten: *"Fik Bajerske Pølser og de brasede, raa Kartoffler var meget gode, men vi er enige i, at de skal koges først – og saa fik vi Napoleonskager med Svedsker i!"* Herefter fulgte et par dage hos datteren/storesøsteren og hendes familie i Svendborg. *"Grete havde dejlig middag til os. Bankekød med herlig Snaps – og Hindbærgrød. Else ankom ved 8Tiden, og vi havde en hyggelig Sludreaften. Det endte med en festlig kop The med Oste-knækbrød og en aldeles dejlig Lagkage med Chokoladeovertræk, der forsvandt næsten sporløst. Vi kom til Køjs ved 11Tiden"*

Det blev til endnu et døgn i Svendborg, før Corinna sejlede videre. Liggende i



Enkle redskaber.



Tid til en kop kaffe.

Sønderborg med rigelig vind kastede trioen sig over noget nyt: *"Og saa lavede vi vore første Frikadeller, som blev aldeles storartede. Spiste hver fire + mange velkogte Kartoffler!"*

Opskriften på frikadeller er noteret på indersiden af logbogens omslag:

Frikadeller: 300 Gram Fars af Gris og lidt Okse. Røres med 2 Æg, lidt Mel, Peber og Salt. Nok til 2 Middage.

De var hurtigt ved at få grebet om det. Få dage senere noteredes der fra Fredericia: *"Diner: Bajerske Pølser med Blomkaal og Hindbær m. Fløde. Mocca."*

Kost og sømandskab

Det var ikke fordi, samtiden ikke havde opmærksomhed omkring kosten ombord. Jens Kusk Jensen udgav i 1922 sin

bog om "Sømandskab for Baade, Lystfartøjer og Motorbaade". Det var for lystsejlerne, hvad Emma Gads "Takt og tone" var for gullaschbaronerne. En omfattende og kompetent introduktion for nye sejlere med information om alt vedrørende livet om bord. I en senere udgave udarbejdet i fællesskab med Eyvin Schjøttz, er listen over pantryudstyr, proviant og nydelsesmidler ikke bare udvidet. Kapitel 14 hedder ganske enkelt "Lidt om Mad til Søs". Her er der først betragtninger over pantryet indretning. Fordele og ulemper ved primus-, sprit- eller gasapparater, men også ferskvand, konserves og fordele ved eventuelle iskasser, tages under behandling.

Som indledning til kapitlets egentlige kokebog, introduceres først 3 forskellige måder at tilberede sovs på, inden der kommer fyldestgørende opskrifter til en snes forskellige

retter. Der er naturligvis lagt vægt på, at retterne afspejler de beskedne forhold om læ.

Dåsernes indtog

Kosten spillede fortsat en vigtig rolle på Corinna op gennem 50'erne, men de eventuelle udfordringer med tilberedning, blev der ikke gjort noget stort nummer ud af. Første del af langturen i 1960, har Albert selskab af Klaus og dennes kammerat Jørgen. På trods af megen skrivi om dennes evner i kabyssen, serveres der dåsemad i et hidtil uset omfang: boller i karry, dansk bøf på dåse og ikke mindst "Irina's hjerter".

Med Johans ægteskab med Edith, og sidstnævntes lejlighedsvis deltagelse i sejladsene, faldt der yderligere ro over måltiderne. I sommeren '61 var Edith med på den svenske vestkyst:

13. juli: *"Kl. 19 – Gallamiddag: Edith stegte Mørbradkoteletter med Løg og Sauce, fik derefter Ferskner og "Mocca""*

14. juli: *"Og saa serverede Edith de fineste stegte Rødspætter, som tænkes kan. Ostebrød, Banan og Mocca"*

15. juli: *"Edith havde undervejs serveret: ristet Brød med Røræg og Tomat, samt Daasefrikadeller i Kaal og Gulerødder samt Ost"*.

Kostrevolution

Corinna undslap ikke de kulturelle forandringer, der gik hen over Danmark i 70'erne. Da Klaus for alvor tog skipperværdigheden på sig efter Albert Petersens død, havde flere ting ændret sig. Han

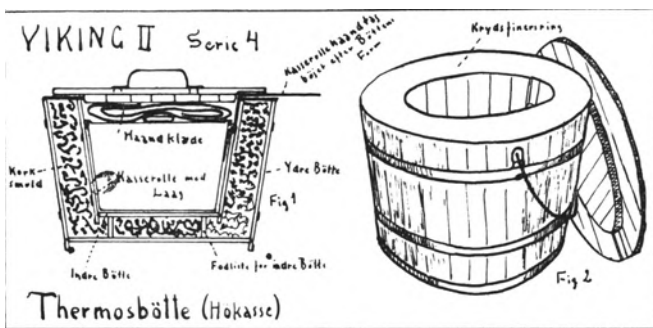




Alcohol...

var nok skipper, men fraskilt, og tillige far til besætningsmedlemmet Pernille, der også havde taget ved lære af den ny tids børnekarakter. På vej hjem fra langturen lå Corinna på Sejerø, og Klaus noterede kortfattet i Mayland-kalenderen, der de år gjorde det ud for logbog: *"Mindre mad-mytteri-problemer"* og den følgende dag: *"Igen mad-problemer, der dog vist nok løste sig, da det stegte flæsk var færdigtilberedt."*

Maden var også præget af nye tiders industriproduktion og kagebøger. Der blev serveret kylletter, bayerske pølser uden farve, risretter fra både Indien og Indonesien, risotto og naturligvis den importerede børnefavorit: spaghetti med



kødsovs. Traditionerne fra barndommen holdt Klaus dog i hævd med boller i karry, lobescoves, koteletter og ikke mindst bøf i forskellige anretninger.

Albert Petersens lejlighedsvis savn af sine koners kogekunst ombord, forvandlede hos Klaus til en småironisk karikatur over egne manglende evner.

Juli 88. "Fik fremstillet boller i curry, men bollerne viste sig at være "fordærvede" så middagen blev til ris, icebergsalat med løg og nytillavet currysauce og is i land til dessert".

Middage i land

"At spise ude" har udviklet sig eksplosivt. Det var langt fra tilfældet, da Albert Petersen var skipper på Corinna. Familiens økonomiske forhold gjorde det dog muligt af og at gå til bords i land. Der blev spist på hoteller ved Vejle Fjord, Chri-

Høkkasse.

stiansminde i Svendborg, Grand Hotel i Mølle på Kullen, Christianslund i Nyborg og på Rasmussens Hotel i Faaborg. Derudover var der naturligvis næsten altid besøg på en eller flere restaurationer på sejladerne til Norge og Sverige.

Et andet tilbagevendende arrangement for Albert Petersen var at gå på hotel for at drikke te. Efter et veloverstået måltid ombord ville han gerne traktere sin besætning med te på en nærliggende restauration. Denne skik holdt han især i hævd de første år. Albert Petersen trak desuden på de lokale konditorier. På småturene til Guldborg rundede han ofte den lokale konditor.

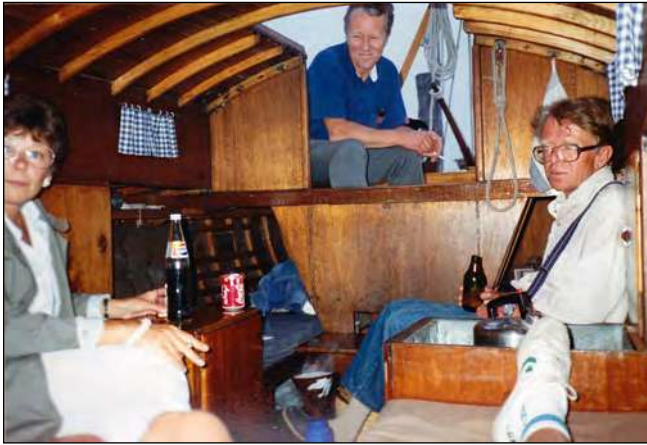
Et fælles spisested for far og sønner var Landbolyst på Fejø. Den var i mange år rammen om festlighederne ved Pinestævnerne på Fejø. Det var her

mange måtte ty til, når maden var glemt i Nykøbing, og her holdtes de fester, der tiltrak de unge – Johan og Klaus – når Albert Petersen selv stak tidligt i køjen. Mange år senere afholdtes der træf for Nordiske Krydsere på Fejø, og naturligvis ender festen på Landbolyst.

Da Klaus overtog Corinna var der samtidig etableret mange nye grillbarer ved de nye lystbådehavne. De lettede kabysarbejdet for den lille familie, der måske havde brugt den

Kogekunst i knæhøjde.





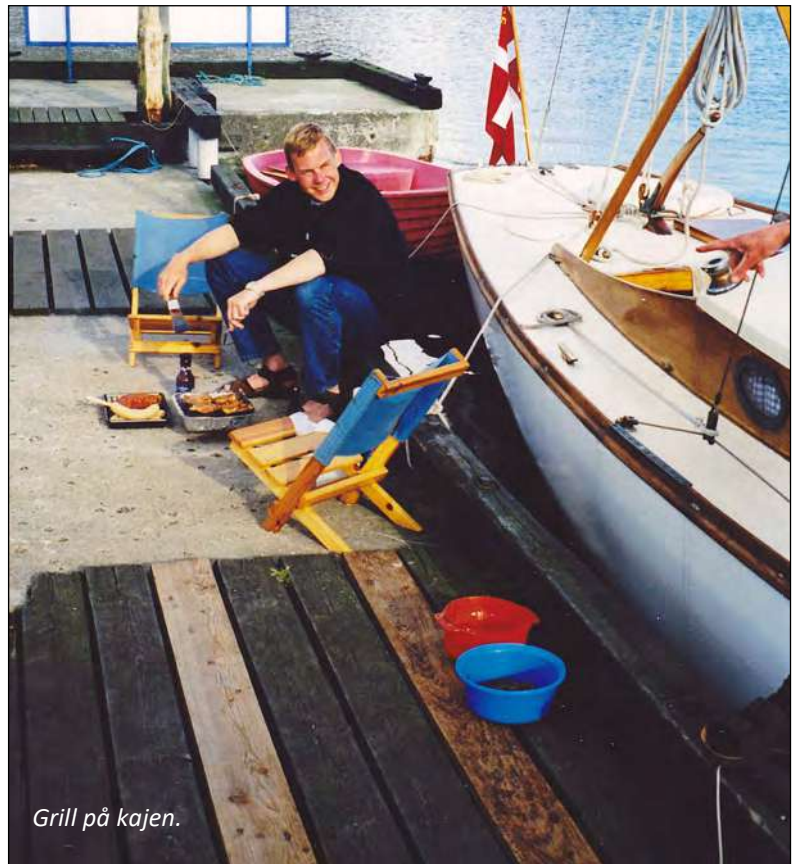
Brødrene Johan og Klaus samt Edith.

Med den selskabelighed som Corinna bliver en del af med Klaus som skipper, bliver øllet en del af omgangen sejlerne imellem. Der nævnes moleøl flere gange, sejlerne mødes ofte ombord over en øl. Pernille har en veninde med på sommertur et år. Efter opvasken slår de Klaus for et par øl, og stikker derefter af til den lokale strand for at drikke dem. De to store ølstrejker i nyere tid får da også opmærksomhed. I Guldborg 20. juni 1965 skriver Albert: *"Vendte tilbage*

meste energi på havet. Hotdog og fiskefilet, grillpølser og hotdogbrød, hapsdog og kylling, var en let måde at blive mæt på, men der blev også jævnligt aflagt besøg på de restauranter, de nye havnearealer var så rige på.

Drikkevarer ombord

Med undtagelse af Alberts morgente, lever den flydende kost en beskeden tilværelse i Corinnas logbøger. Den varme mad blev skyllet ned med vand. Vin omtales ikke og øl kun meget sjældent. En kop kaffe senere på aftenen, kunne dog i Alberts tid godt have følgeskab af et glas cognac, likør eller sherry. Selskabelighed om aftenen på andre fartøjer, var oftest forbundet med kaffe eller te. Øl og især snaps var knyttet til frokosten, men for det meste i havn. Enkelte gange var der øl og snaps på bordet som følge af vejrliget. Efter en tur alene på Sundet skriver Albert i 1970: *"... meget anstrengende og i hvert Fald meget varmt. Jeg led noget af tørst – 2 Pilsnere som foreslog meget lidt."* Et par år senere må han under en tidlig tur på foråret til købmanden i Guldborg for at hente brændevin - som værn mod kulden.



Grill på kajen.



En heldig kartoffel.

med frokost i Guldborg. Vi nød bl.a. Albani-guldpilsnere, som Klaus havde neglet fra Quistgaard" Den følgende lørdag – ligeledes i Guldborg - er der noteret: "Nød at Ølstrejken er forbi".

20 år senere var Klaus blæst inde samme sted under ølstrejken i 1985. Han noterer lakonisk: "Som et lyspunkt havde Brugsen pilsnere sidst på dagen."

I 1953 kan drengene for første gang slukke tørsten i en Coca Cola. Det sker på en restaurant i Oslo. Samme år serveres der NesCafe ombord på Corinna.

I juni 1964 sejler Albert og Klaus hjemmefra kl. 13.00 "for fin Medbør mod Femø. Kl. 15 "a very nice cup of tea" paa Den nye Filter-Metode".

**En hjertestyrkning
til rorgængerer**

**- een
to
tre..**

NESCAFÉ

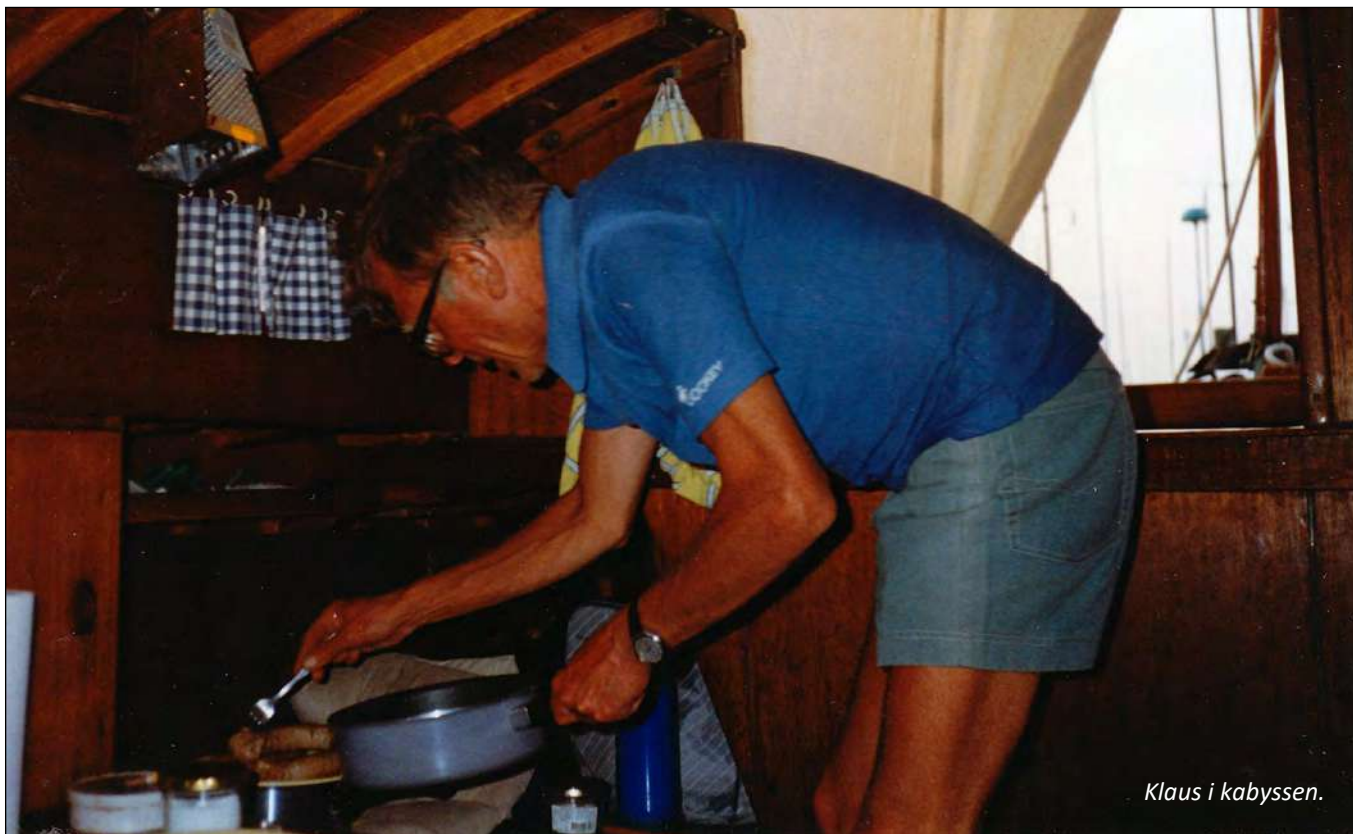
laver sig selv

Fås også koffeinfri

1 Nescafé

2 kogende vand

3 Kaffen er færdig



Klaus i kabyssen.

Nye tider

I en stor del af nutidens lystbåde har forholdene omkring pantryet efterhånden nået et niveau, der matcher de hjemlige. Fra et enkelt spritblus og hækasse er hverdagen snarere flere blus og indbygget ovn og diverse former for køleskabe.

Det har over årene udlignet den forskel, der måtte være på kosten i hjemmet og kosten ombord. Det er ganske enkelt ikke længere nødvendigt at tage hensyn til særlige omstændigheder vedrørende opbevaring og tilberedelse når der sejles. Set i det lys er "Kogebøger for sejlere" da også blevet uinteressante. Her i en sluttet kreds, hvor hækasser måske

stadig er i brug, er der grund til at nævne en enkelt kogebog (antikvarisk), der tager højde for primitive forhold. Det er Bent Lymans "Søulkens livretter" (Komma Maritim 1989) Bortset fra den lidt poppede titel er det en bog, der kommer godt omkring både de små og de store måltider ombord.

Velbekomme.

YACHT REFITS

HCC BOATYARD

MARSTAL, DENMARK

WWW.HCCB.DK



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 spartelexoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke træet 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, Gotlandsvej 6, 5700 Svendborg. TLF. 62201312. www.hfmarine.dk

HF Industri & Marine ^{APS}

Efterskrift med mere Drage-snak

Et PS:

Tekst: Jørgen Heidemann

Illustrationer: plukket mange forskellige steder

Efter deadline for KLASSISK TRÆBÅDs efterårsnummer med fortællingen om "Dragon Dream" lå et ubesvaret spørgsmål i luften:

Hvoraft kom navnet på denne bådtype?

Og: hvad betød det?

Fabeldyret *Drage* forbindes jo i fantasien med øglelignende urtidssuhyrer fra jura- og kridttiden. Skræk-indjagende, voldsomme rovdyr, frådende eller ildsprudende.

Efter marin-arkæologiske fund og anden overlevering menes de anvendt som skræmmemiddel på stævnen af vikingernes hurtigtgående krigsskibe.



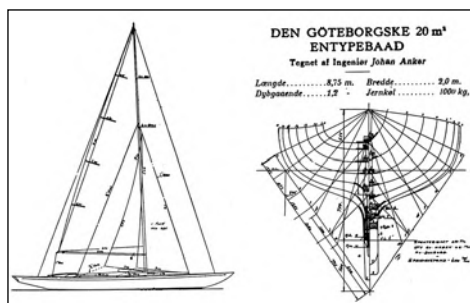
Rekonstruktion fra det nye Ladby-skibet (2014)



Men var det dog denne forestilling, der lå bag Johan Ankers slanke båd, der skulle være en fredsomme, men måske fartmæssigt kapabel, øvelsesbåd for den Göteborgske sejlerungdom? Næh, vel?... Næppe nogen krigerisk tilgang dér. Eller kunne det være inspireret af dragehoveder på gavlene af norske stavkirker som beskyttere imod "onde ånder"?

Vi har derfor været lidt omkring for at finde nogen, der besad viden om eller som kunne dykke ned i kendte kilder for at få dette opklaret.

Indledningsvis findes denne illustration i Eberts "Danske Lystbåde". Heraf fremgår, at dragen fra fremkomst 1927 ikke havde dette navn. I sin første korte tid blev den kendt som "**Den Göteborgske 20 m² Entypebaad**" (mener også et sted at have set den betegnet som "Den Ankerske Ungdomsbaad" - men husker ikke hvor, eller om det bare er fri fantasi)



De første drager bar derfor ikke **D** som sejl-mærke men **20**.

D i sejlet (som følge af Drage-navnet) kom dog hurtigt, jf. dette foto af kapsejlende drager ved Skovshoved allerede 1929.



Første forsøg på at gå videre ud var naturligvis at spørge den danske klasseorganisation, hvoraf navnet kom.

Dertil svarede Lars Kindt Henriksen, formand for Dansk Drageklub, følgende:

"Her er vandrehistorien, vi har hørt i Drage klassen. Jeg ved ikke, om det er rigtigt.

Drage er jo tegnet af Johan ANKER, men han syntes ikke, man kunne kalde en sejlbaad en Anker baad.

Derfor fandt han på at kalde båden for en Drake, som var en fri omskrivning af Anker til Drag... fordi et anker måske kan omskrives til Drag?

Jeg ved ikke, om historien holder vand... men det er det, jeg har fået fortalt."

Troligt? tjah, måske.

Hvis fortællingen ikke er sand – men bare en "and" – er den da i det mindste lidt morsom.

Det er dog nagelfast, at et lille anker med faste flige på dansk hedder et dræg – gemmer der sig en forklaring i et ordspil dræg/drage? (det kunne jo sagtens staves anderledes på norsk)

Så små ankre egner sig dog næppe til ankring af en drage. Og en drage er i øvrigt til at sejle med, ikke til at ankre. Nu om dage er den vel enten i havn eller på land, når den ikke sejler.



En eventuel forbindelse imellem dragehoved-symbolet, et vikingeskib og ordet Anker – i dobbeltbetydningen personnavn hhv. betegnelsen for forankringsgrejet – kunne måske tolkes ud fra dette emblem, som på et tidligt tidspunkt var Drageklubbens bomærke (fundet i Sejl og Motor, nr. 6 1941) idet såvel et "fysisk" anker som et vikingeskib med dragehovedstævn godt kan skelnes.

Men denne symbolik er måske bare en dansk opfindelse?

Lige et sidespring:

Dette emblem blev brugt, da Drageklubben lod fremstille en sølvske som dåbsgave til Hilda Michelsen, der lod sig føde på dragen "Loreley" en sommernat 1940, da en flok på ca. 15 Aarhus-sejlere lå samlet på Tunø.



Tanken var: "...nu skænker Drageklubben en saadan Barne-ske til ethvert Barn, der fødes i en Dragebaad, og for Fremtiden følger Drageklubben sikkert denne nye Egenskab til Dragebaadens øvrige gode Egenskaber, naar de reklamerer for Dragebaaden".

En egentlig afklaring havde Danish Dragon Association altså ikke i denne omgang. Men stadigvæk indtil for få år siden et bomærke med de samme stilelementer. Nuvel: selv om vi vistnok her i landet var lidt tidligere ude med at adoptere dragen til egentlig kapsejlsbaad, end man var i dens fødeland, måtte spørgsmålet så sendes derop. Hvor det blev velvilligt modtaget:



Iver Waalen, norsk drageklubs formand, svarede følgende til den danske vandrehistorie:

"Den er da god Jørgen. Dregg:-) Mange der seiler moderne båter i dag, vil ha meget moro med å benevne en Drake for Dregg.

Jeg rykker lidt i de andre her, de må krumme nakken, det her kan vel ikke stå uimodsagt"

Og lod stafetten gå videre til Steff Herbern, der i første omgang svarede:

"Denne var ikke enkel, og jeg har ikke svaret.

Av de gamle og kunnskapsrike er det jo ikke mange tilbake, men jeg skal høre med (N.N.), når jeg snakker med ham. Han kan jo en del om så mye"

Via Iver Waalen fik vi Steff Herberns resultat:

"Vi har nu fra troverdig kilde, at Johan Anker i sin tid benevnte båten som "Juniorbåten Draken".

Steff har tillkjennegitt, hvem som er spurt, men det trenger vi ikke bringe videre i skrift. Dog kan sies at svaret kom konstant.

Det er jo og kjent, at den seilte som 22 kvadrat i tidlige år, men at Drake (N), Drak (S) og Drage (DK) ble den videreførte betegnelse."

Så vidt kom vi altså:

Navnet kan tilskrives Johan Anker, måske på opfordring?

Men ikke hvilken betydning eller symbolik, der ligger i det.

Om få år er det 100 år siden, så hvis det ikke er nedskrevet, må vi nok leve med ikke at få det at vide.

Skulle nogen af jer derude vide mere, så sig gerne frem!

Og vi ved heller ikke, hvorfor nogle drager har en let bølgende linje under sejlets D og andre ikke har det.

Er det måske inspireret af meterbådenes understregning af tallet?



Inden vi fortsætter fra fortiden til nutiden, lad os lige tage et kig på en frisk kapsejlads med drager med den oprindelige rig.

Brede salingshorn, ingen strut/strutstag, stængestag fra stævn til mastetop og en lille fok (spiler var der heller ikke).



Larchmont-pokal kapsejlads på Øresund september 1946
(Kilde: Hvide Sejl, 2. udgave 1964)

DRAGON DREAM er kommet et godt sted hen

Drømme-dragen ”bor” nu i havnebyen Son i en østlig sidefjord til Oslofjorden og indgår i samlingen ”Soon Classic”, etableret og ejet af Dragon Dreams ejer, Knut Chr. Hallan, som er en meget engageret entusiast. Son (tidligere Soon) har siden 1500-tallet været en vigtig udskibningshavn for tømmer og har nu udstrakte marina-anlæg for lystfartøjer.



Listen over Knuts imponerende samling...

Navn	Type
Lykke	Knarr
Knurr	Knarr
ERA	International One Design
Dragon Dream	Drage
Ferrara Morgana	Kragerø Classic motorbåd
Bessie	En mindre kutter
Dino	Dragevrag til senere rekonstruktion
Calvados	Drage (under renovering)
Dragonfly	Drage

”Dragon Dream” har vist sig som en inspirationskilde for Knut Chr. H. – der ejer flere andre klassikerbåde – og for teamet omkring ”Soon Classic”, til at skabe et aktivt dragemiljø udfra dette træbåds miljø og med Dan Richard Isdahl-Engh som central aktør.

Efter Drømme-dragens ankomst er der sket en betydelig tilgang af drager – de fleste nyere glasfiberbåde: For få år siden var der 2 drager (på land !) og enkelte flere kom langsomt til, indtil væksten tog mere til fra sommer 2024 med yderligere 6 stk. i løbet af eftersommer-efterår 2024, så der ved årsskiftet var en flåde på 12, hvoraf – foruden ”Dragon Dream” - mindst 1 mere af blanklakeret mahogni: *”Fiin Gammel” af Oslo (1978)*. Navngivet efter Norske Vinmonopols tawny portvin *”Fiin gammel Portviin”*. I løbet af 2025 forventes der at komme yderligere ca 5 drager mere.



Christian Just, der på Lillebæltsværftet var med på drageholdet, og har været med i Son for at sejle ”Dragon Dream”, har i værftets blad BLOKKEN videreført, at Knuts interesse for drager var af ældre dato: Som 15-årig så han en udenlandsk sejler ankomme til Norge med en kortege af Mercedes Benz’er + en drage på en lastbil. Og tænkte: ”So ein Ding muss ich auch haben”. Og det fik han så ca 62 år senere.

I lokalbladet Vestby Nytt kan læses bl.a. følgende om Knuts engagement i det stedlige sejlerliv, også for den kommende sejlergeneration:

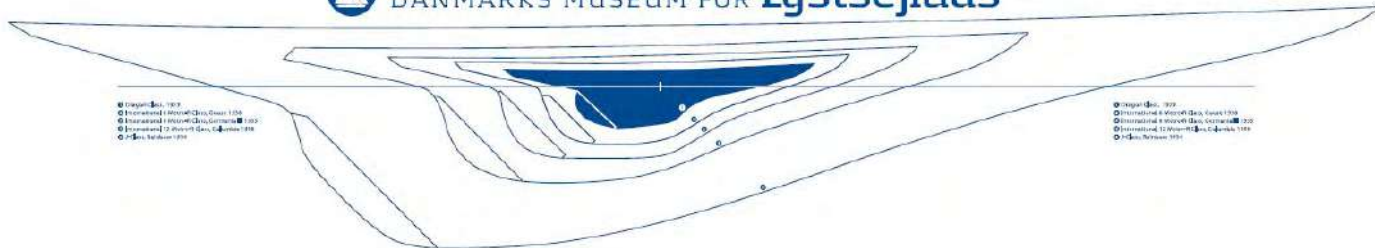
"Knut Chr. Hallan i Son er godt kjendt for sin seilerentusiasme og sine klassiske tre-seilbåter, han har samlet under navnet "Soon Classic". Båtene er stadig i bruk, der ungdommer får første prioritet til å låne båtene, både til tur og til onsdagsregattaene".

For at imødekomme behovet for en base for alle de nytilkomne både har Knut formidlet oprettelse af et 350 m² vinterdepot "Dragens Hule" i en tidligere kyllingestald, nu indrettet til opbevaring og pleje af både, opstaldning af Knuts klassiske veteranbiler og en ende, der virker som et komfortabelt, hyggeligt klublokale, ikke bare som en rå hal. Om det kommende år forlyder det, at "Dragon Dream" til sommer skal lidt sydover: Til Flensborg for at deltage i Robbe & Berking Classic Dragon World Cup 2-7 juli 2025. Og måske venter flere udfordringer... ?

Men forinden kommer her lige lidt snapshots fra sejladser sommer-efterår 2024, plukket fra en "sæsonvideo", indsamlet, redigeret og præsenteret 18 oktober af drageskipper Dan Richard Isdahl-Engh.

"Dette er flagget til Soon Water Kystlag. Nationalflagger må taes ned kl 21. Dette kan stå oppe hele tiden" - (Knut Chr. Hallan, på spørgsmål om "mærkeligt" yachtflag).





• Draget 1938
• Germania 1938
• Columbia 1958
• Rainbow 1934

• Draget 1938
• Germania 1938
• Columbia 1958
• Rainbow 1934



*Nu går det
"ud over
stepperne".*

For lige at få begreb om størrelsesforhold ses her dragen som sort silhuet midt imellem konturerne af dens større "søskende" af slanke kapsejlere: 6m R "Goose" fra 1938, 8m R "Germania" fra 1938, 12m R "Columbia" fra 1958 samt den kolossalt store J-båd "Rainbow" fra 1934. Drage og J-båd er ganske vist ikke i meterbåds-genren, men der er – i forskellig grad – en del "DNA" til fælles. Kan (ganske kort tid endnu) ses således som vægbanner i fuld størrelse langs en hel væg på Danmarks Museum for Lystsejlad i Svendborg.



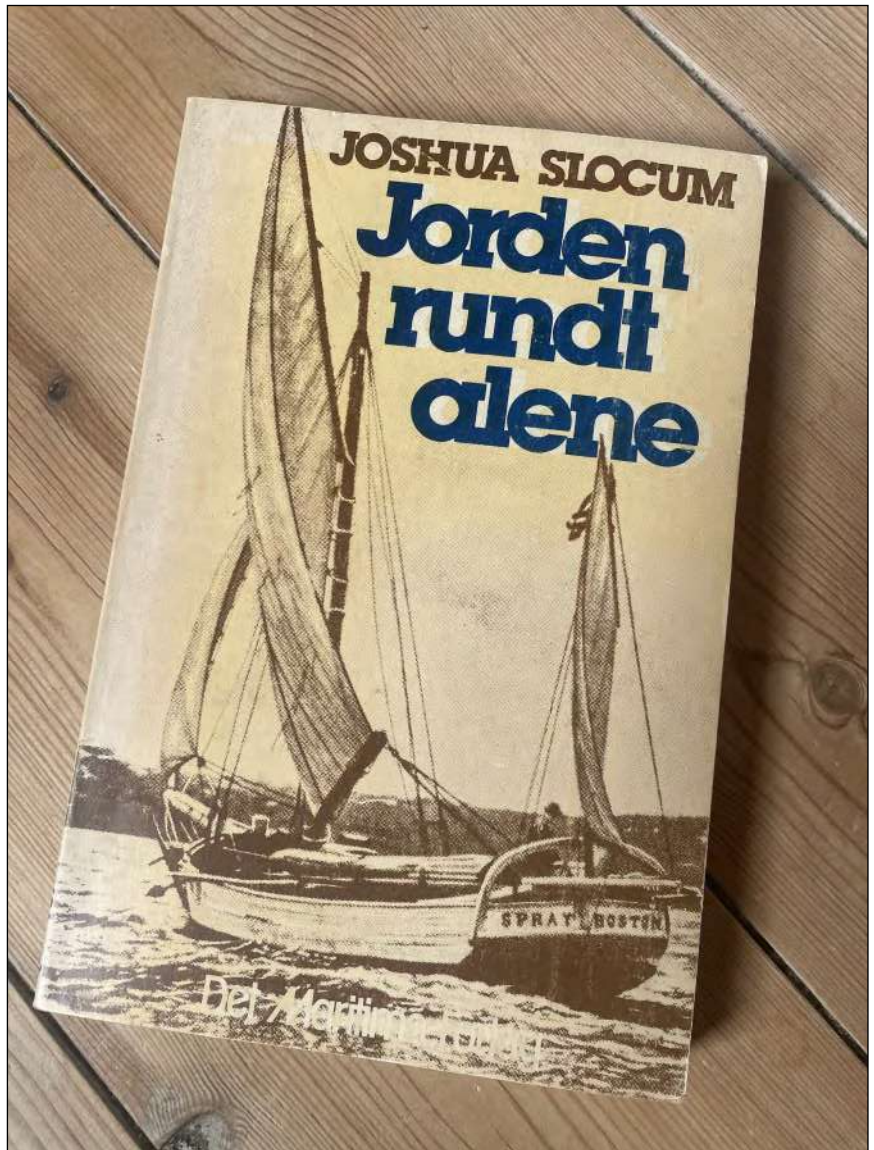
Dragerne i Son har fået ædelt selskab.

Min ♥ndlingsbog

Af Per Hansen

Ene mand ombord" er en beretning om den første enkeltmands sejlads jorden rundt. Joshua Slocum havde været kap-tajn på de store sejlskibe, i 1895 restau-rerede han en gammel fiskebåd hvor-med han sejlede jorden rundt, ene mand. Han startede fra Boston, gennem Magellenstrædet, over Stillehavet, syd om Kap det gode håb og hjem gennem Atlanterhavet.

Redaktøren skriver: Bogen udkom første gang på dansk i 1967 under titlen "Ene mand om bord", men skiftede titel til "Jorden rundt alene" i 1979.



Af Simon Bordal Hansen

Sally Jones er noget helt særligt, og bøgerne om hende er en mageløs blanding af tegneserie og roman. Sally er nemlig en Gorilla, der er snublende tæt på at være menneske. Og derfor rodes hun ind i mystiske begivenheder i de mest skumle havnekvarterer i portugisiske byer, Marseilles, London og sådanne steder, hvor verden er fuld af skattejægere, mordere, svigefulde toldere og utroværdige skørtejægere.

Man lukkes ind i Sallys verden gennem den første bog, der er en lang og fantastisk godt tegnet tegneserie. Senere kommer så egentlige romaner, og her er fortællingerne ikke mindre utrolige og medrivende.

En gang mente jeg, at de bedste tegneserier var TinTin, Nofret og Valhalla, men efter jeg mødte Sally Jones, er der ingen tvivl. Hun vinder det hele. Stærke og gode Sally, kullemper og reparatør, fingersnild og klatretyv.

Giv dig selv den glæde at læse om Sally Jones! Helt perfekt til ferieturen, de kolde vinteraftener og andre dage, hvor man gerne vil nyde kaffen og lænestolen.



Jeg har bøgerne på svensk, udgivet af Bonnier-Carlson. Findes også på dansk og engelsk..Forfatter, Jakob Wegelius..

Min ♥ndlingsbog

DFÆL Registreringsbevis

Vi har modtaget en enkelt anmodning om registreringsbevis i dette forår.

Bevis til dit fartøj

Det er meget enkelt og ligetil. Tag kontakt og du er i gang. Kig forbi vores hjemmeside: defaele.dk/registreringsbevis

Bevis til Corona

Corona 30 m². Privat bygget i 1973, tegnet af Vind-Hansen. Ejes i dag af Jørgen Willer Nielsen og Sven Stiegmann
Længde: 8,41 m
Bredde: 2,66 m
Dybgang 1,5 m.



Berg spidsgatter til salg

Bygget af John Madsen, Strandhuse, Svendborg i 1933.
L 5.85, B 2,0, D 1,0 m. Displacement 2ton.

Lærk på eg, spant og svøb. Glasfiber på dæk o ruf. Kahyt i mahogni med 2 køjer og pantry. Walsted mast 11,20m. Ældre Crainfield storsejl, fok, genoa og spiler. Fuld udrustning medfølger, hynder, pantry, tovværk, fendere, motorbeslag og 5Hk Mariner inkl. original tilsynsbog.

Jeg har ejet båden i 48 år.

Priside: 8 til 10.000,-kr. men kom og kik på båden og giv et bud, den ligger pt. i Korsør, hjemmehavn i Skælskør Sejlklubs havn.

Interesseret?

Så kontakt mig, Asger Hachmann, helst på telefon (+45) 41 46 49 61 for flere oplysninger ellers på mail: asgerhachmann@gmail.com. Billeder kan mailles.



DFÆL

Nyt fra foreningen



Jægerspris Sejlklub på Kignæs Havn med DFÆLs stander i masten

Generalforsamling ved Kignæs Havn

Generalforsamlingen afholdt den 5. marts i Jægerspris Sejlklub. Mens en lille flok var samlet indendøre, bankede solen ned over den lille hyggelige Kignæs Havn.

Foreningen havde inden generalforsamlingen, modtaget meddelelse om at Rasmus Højring, som blev valgt som formand i 2024, havde valgt at fratræde hvervet. Det blev der-

for næstformand Ole Olsen, der fremlagde bestyrelsens forslag til beretning og fremtidigt arbejde. Bestyrelsen er presset på mængden af arbejde og et vigende antal medlemmer. Derfor bliver der lagt op til, at det næste år hovedsageligt skal bruges til at afklare foreningens fremtid.

Bestyrelsen blev ikke suppleret med nye bestyrelsesmedlemmer og på et efterfølgende bestyrelsesmøde, konstituerede bestyrelsen sig uden formand. Opgaverne og ansvarsområderne er fordelt imellem de enkelte medlemmer og Ole Olsen varetager formandsmailen.

Du finder den liste over ansvarsområder og -ansvarlige andetsteds i bladet.

Arbejdsgruppe nedsat

På samme generalforsamling blev det besluttet, at bestyrelsen primært skal anvende sine kræfter på at finde en mere holdbar og blivende konstruktion for DFÆL. Dette skal ske i et samarbejde med medlemmer, som måtte ønske at deltage i dette arbejde.

I marts blev der derfor igennem vores nyhedsbrev efterlyst kræfter, som ville deltage i arbejdsgruppen.

Den består nu af bestyrelsen + fem medlemmer, som samles i Slagelse den 15. maj til det første møde. Det kommer primært til at handle om, hvilke aktiviteter der er vigtigst for foreningen og hvad disse aktiviteter konkret indeholder. Vi forventer at der vil blive flere møder i løbet af året og har du lyst til at deltage, må du meget gerne skrive til redaktion@defaele.dk.



DFÆL

Tovholderne

Formand

P.t. ledig

Næstformand

Ole Olsen, strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen, medlem@defaele.dk

Redaktør og webmaster

Preben Sørensen, blad@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

Kapsejlads

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

Sommerstævne 2025

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

5. juni

Klassisk Træbåd 163 udkommer

14. juni

Struer Bugt Kapsejlads
Kapsejlads for træsejlere

4. til 6 juli

Sommerstævne, Ø-Havet På Tværs

8. til 10. august

Kapsejladsen Orøesund På Langs

8. september

Deadline Klassisk Træbåd 164

8. oktober

Klassisk Træbåd 164 udkommer

3. november

Deadline Klassisk Træbåd 165

8. december

Klassisk Træbåd 165 udkommer

Kom med i kalenderen

Vil du have et arrangement for klassiske lystbåde med i kalenderen? Så kontakt redaktionen, blad@defaele.dk

Spidsgatteren Ripple fra 1902 søger 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 bermudarigget. Frem til 1935 var den gaffelrigget. Masten er af Oregonpine. 12,5 m lang. LazyJack og bompresenning medfølger.

Længde 7,3 m (+ bovspryd 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 læsepumpe
- 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

Zenta

8 meter rating klasse

Tegnet af Max Öertz og bygget på Öertz værft i Neuhoof, Hamburg i 1909, til prof. Dr. Rubens, Siemens Berlin, som søsterskib til "Stint", som blev bygget til Von Siemens. Første navn var "Ella IV".

Zentas mål er: L 11,20, B 2,40, D 1,65 m. Den har 60m² i storsejl og fok, desuden medfølger genua, genager, alt i rimelig stand, samt en ringe spiller. Den er forsynet med en Volvo Penta MD2B motor. Fuld udrustning medfølger.

I 1981 - 1982 gennemgik 'Zenta' en større renovering, ny køl og balastkøl erstattet af bly, stævn, mange spanter og dæk med kahyt og cocpit.

Skibet, som jeg har ejet siden 2000, blev i 2015 tildelt DFÆLs plakette for god bevaring.

Prisidé: 150.000,- DKK, men kom og kik og giv et bud, ligger pt. i Slagelse, hjemmehavn i Skælskør Sejlklubs havn.



Interesseret?

Så kontakt mig, Asger Hachmann, helst på telefon (+45) 41 46 49 61 eller på mail: asgerhachmann@gmail.com

Klassisk svensk Daycruiser

Til salg er en yderst velholdt 1963 svenskbygget og Pettersson designet motorbåd på 19 fod og med 50 HK Suzuki.

Den nuværende ejer købte båden for omkring fem år siden og gennemførte en grundlæggende restaurering og ombygning af båden over 3 år (over 800 timers arbejdstid + yderligere 100 timer fra bådebyggere).

Båden er til salg grundet fokus på nye projekter.

Hvad er der sket på båden:

Nyt glasfiberskrog

Forstærket agterspejl

Delvis nyt dæk

Nye vinduesrammer

Nye spanter

Ny bundstokke

Ny påhængsmotor

Nyt hydraulisk styretøj

Ny skræddersyet kaleche

Ny el

Komplet nyopbygning af 12 lag lak

Nøgledata:

- Byggeår: 1963
- Oprindelsessted: Sverige
- Længde: 5,9m
- Bredde: 1,8m
- Dybde: 0,5m
- Motor: 50 HK Suzuki (2022) – Værdi ca. kr. 60.000.

Hydraulisk styresystem

- 2x95Ah systembatterier inkl. landforbindelse

Båden er i øjeblikket opbevaret i en hal på land i Københavns Nordhavn. Havneplads i Svanemøllehaven kan om ønsket medfølge i sæsonen 2025.

U-indregistreret bådvoan medfølger ifølge aftale ved salg. Fakturaer for motor og udført arbejde fra bådebyggere følger med.

Pris 129.000 DKK

Thomas Hansen

Tel: +45 39 29 19 00

Mobil: +45 20 11 33 54

E-mail: thomas@advokathansen.dk



PÅ KRYDS OG TVÆRS I DANSKE FARVANDE

	MELLEM FALSTER/ LOLLAND	FOR SVÆRT	FRAKKE- STOF	DANSK DO- NALDIST FORENING	PIGE- NAVN	CANAD. PROVINS		GRÅDIGE FUGLE	ED	UDEN BEREG- NING	WISE	MOLE- KYLE		ET GLAT LAG	MEGET LILLE Ø	JYSK BY	ROBÅDE	
1								→					MONTERET TIL JULE- BAGNING					KLATRE- PLANTE
GRØN						2 TRADE- MARK									8			
HELT PÅ SPANDEN				1						FARVAND I ØSTER- SØEN	KÆLE FARVE		3	DYR MAD				
 MINNAR				3 STAT					2			SØLV					RUND- HOLT 2 ENS	
SURRER				4					KIGGER				2 ENS		LINE			
SAMT			JYSK JEG Ø I ØRE- SUND		NEDKØLE HOVED- STAD			5	GAMMEL			PLANTE 4						LIGATUR
		DRENG 						AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM				9	NORD	SLAGS		SPISE SYR		
PRODUKT						HÆS LYD	UNION	DØRE STARTET	↓							6	RETNING KNÆGT	
	↓	JYSK FARVAND FORTRIN				10		STEDORD	→				KONGE- NAVN KAM					ÅDSEL
DYBT HUL						12					IMIDTEN DRIK						11	
UNGE							BUTIKS- KÆDE STEDORD	13					FRED NORD			SY 	7	
GL. STAT				TALLER- KEN						STIL- INDHOLD								

- 1 Farvand på vejen mellem Gedser og Fejø
- 2 Knob, der kan sammenknytte to ender af samme tykkelse
- 3 Gardermusiker, der angiver takten
- 4 Situationskomedie

Se løsningen spejlvendt på hovedet.
God fornøjelse!

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

DDK YSIEL ENIRAVG
NKKNEJLLOFOBI
NDGVANIIGCEJLVG
SUVHNSBNGJEBIK
GNWIVBNIIGEBN
BYNLOIYISKEG
OGVISEGTLVNGE
BINDEBIVGJLVGE
DRELVNBKVLOKBY
GNDVLLIGVEVESE
NMODEIKVBYINDSKIOB
GNRDBOFGESNIDISV



Så er det sommer, og vi mødes til sommerstævne i det sydfynske, kapsejladsen Øhavet På Tværs. Så her er et billede fra DFÆLs sommerstævne i Faaborg 1980, hvor vinden gav skipperne noget at se til. Rebede sejl, på nær folkebåden....

