

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr. 164 efterår 2025



**Et herligt
sommerstævne**

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr. 164 efterår 2025



**Et herligt
sommerstævne**



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 3. november 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>Øhavet på Tværs 2025</i>	4
<i>DM for træbåde 2025</i>	8
<i>Billeder fra 45 år med DFÆL-stævner</i>	15
<i>Oslojollen og én mere</i>	16
<i>Akut hjælp med bivoks</i>	23
<i>Modelbåde, bygning og sejlads</i>	24
<i>Tæppefald - sidste dag på museet</i>	30
<i>Maage med behov for hjælp</i>	34
<i>Øresund på Langs 2025</i>	38
<i>Nyt fra DFÆL og båd-annoncer</i>	40
<i>Krydsord</i>	47

Billedet på forsiden: *Fra sommerstævnet Øhavet på Tværs,
foto: Søren Stidsholt Nielsen*

Et herligt stævne



Foto: Søren Stidsholt Nielsen

Af Eva Noer Kondrup

Hvor man end så hen, var der smukke både for sejl og motor, det nye DFÆL-stævne blev skudt i gang med bravour.

Det var blevet første weekend i juli, og vi samledes i Faaborg, en ret forblæst forsamling, bådene og skibene kom dryssende, en enkelt folkebåd, den fine "Havfruen", ankom til allersidst, men de kom også vestfra, og kunne liste afsted for meget små sejl(!)

Mange havde benyttet anledningen til at få en sommertur ud af det, folk havde været vidt omkring allerede, og vi var



Foto: Søren Stidsholt Nielsen

da også en lille flåde fra København, som naturligvis allerede havde oplevet gode dage med sejlad.



Der var åbning og moleøl, et rigtigt stævne, og der var fællesgrill og snak på tværs af bådene. "Passat" lå i godt selskab mellem Carl og Carl, som begge sejler motorfrit, og det var vi såmænd også blevet (igen). Videre det gik mod Ærø-

skøbing, Jørgen Heidemann var aktiv med beregninger, så det kunne gå rigtigt for sig. På Ærø lå vi igen i flere lag, og nu lå vi udenpå Ove og indenfor Carl Ove, som også begge sejler motorfrit.

Det er høj sejladskultur, og meget inspirerende med alle disse fine sejlere. At lakken står blank og at fartøjet er i form, det er vel nærmest en selvfølge ...(!)



Det imponerende felt. Og den lokalkendte kan skimte spidsen af Fyns eneste rundkirke i baggrunden, Horne Kirke. Foto Søren Stidsholt Nielsen

Ærøskøbing bød på levende musik og en ordentlig gang vand fra oven, men alt bliver jo taget med godt humør. Afsted næste dag mod Svendborg, det blev en ordentlig pose vind der kom til os, så måske det påvirkede kapsejladens resultater. Det var udpræget medbør, så både der er stærkest på kryds, fik ikke mulighed for at brillere her.

I denne anmeldelse af selve stævnet ville det føre for vidt at beskrive, hvilke dejlige miljøer, der findes derude. Nævnes bør det dog, at Faaborg i sig selv har et utroligt stærkt miljø omkring traditionelle både og skibe, og Michael Christensen lovede, at de igen ville være tovholdere på noget halløj, hvis stævnet kunne videreføres næste år. Svendborg har, ud over sin specialiserede træbådsbro med 4 gratis overnat-

ninger(!) også et spritnyt maritimt uddannelsescenter, hvor vi kunne nyde udsøgt lækker mad ved afslutningsmiddagen. Dertil kommer medarrangøren af stævnet, det skønne Danmarks Museum for Lystsejlad, et unikt miljø, hvor jeg om mandagen fik lejlighed til at hilse på nogle af de flittige folk, der desværre, et SNØFT skal lyde herfra, er i gang med at pakke hele museets indhold ned til opbevaring på ubestemt tid... Held og lykke med fremtidsplanerne! Og jeg skal selvfølgelig pointere: det MESTE af museets indhold, for de vigtigste museumsgenstande ligger flydende og sejlen og repræsenterer mange generationers kultur omkring lystbåde.

For at vende tilbage til vejr situationen da stævnet oprandt:



Foto: Søren Stidsholt Nielsen

De mindste både, som var tilmeldt, smakkejollerne, havde simpelthen og desværre ikke haft mulighed for at nå frem. Grunden til at jeg vender tilbage til dette er, at når jeg nu skal anmelde stævnet, så skal der også nævnes et aber da-bei, forklaring følger.

I det sydfynske øhav afholdes der hvert år i uge 30 et stævne for smakkejoller og andre små fartøjer af traditionelt tilsnit. Vi havde sneget os med, og der skulle Passatens besætning få en øjenåbner: i disse meget små fartøjer sejlede besætninger, som inkluderede flere generationer, den ældste af bådene "Silden" havde den yngste besætning med en gennemsnitsalder ikke over 15 år. Gennem uge 30 kom et af de værste regnskyl i mands og kvindes minde, der blev

ikke knyet, der blev sågar sejlet om kap på den allervådeste dag. Og med flere generationer skal det tages bogstaveligt, der var børn fra 3-års alderen til bedsteforældre på cirka 80. Hver aften blev hele den lille båd pakket ud med telte og hver sit, der blev kokkereret og afholdt musikquiz og endda lagkagekonkurrence, og der var en glæde og et fællesskab af en anden verden.

For DFÆL-stævnets skyld håber jeg, at disse vakse folk i smakkejoller kan nå frem næste år, for det er livgivende med så levende en sejladskultur, under alle omstændigheder vil jeg sige TILLYKKE med det nye stævneformat, og tak for i år!

DM for træbåde 2025



Med det nye koncept, som vort sommerstævne fik i år, fulgte også et lidt anderledes koncept for stævnets kapsejlads – en tradition, vi gerne vil holde fast i, men tilpasset det nye koncept.

Så i år blev det ikke til 2-3 banekapsejlads i nærområdet udenfor den havn, hvori stævnet er forankret. Af praktiske årsager blev det arrangeret som to relativt korte distance-kapsejlads imellem de tre havne, vi besøgte på rejsen rundt i det sydfynske, kort beskrevet som "Øhavet på tværs".

Når man ser på kortet, hvordan vi krydsede rundt i Øhavet, kunne man næsten omdøbe kapsejladsen til "Øhavet på kryds og tværs". Selv om de vindretninger, der var anrettet for os i år, desværre ikke bød på kapsejlads for kryds – ellers en disciplin, der skiller fårene fra bukkene. Tror ikke, ret mange fik behov for stagvendinger undervejs – det skulle da lige være for at holde luft i sejlene og fremdrift på et kort stykke før vi kunne runde vestkosten "Mads Jensens Grund" vest for Drejøl.

"Slædetur" kalder nogle det – men for andendagen var det vist godt nok, turen gennem "Højestene-løbet" har stræk, hvor der er begrænset bevægelsesfrihed til siderne og færgetrafik.

Sidste års anførselstegn omkring DM antydede – lidt drilsk? – at begrebet Danmarks mesterskab måske var blevet et lidt for stort ord for vore sejlads med efterhånden kun få deltagere. Til vor store glæde fik vi denne gang en deltagelse af hele 21 både. Vi skal 11 år tilbage for at have haft flere. Så nu kan vi måske godt være bekendt at kalde det vores DM. Men – for ikke at blive for kæphøje – så beholder vi nok anførselstegnene lidt endnu, men håber da, at tendensen er med os.

Vi kapsejlere fik så følgeskab af såvel andre lystfartøjer, der konkurrerede på anden måde – hvis de var til det. Samt af dem, der ved denne lejlighed kort betegnedes som "Gaffelriggere" dvs. fortrinsvis fhv. erhvervsfartøjer af min-

dre størrelse. Medinviteret var også smakkejoller, især med hjemsteder i nærområdet. Desværre fik vi ikke lejlighed til at stifte bekendtskab med dem ved denne lejlighed, eftersom der på tilsejlingsdagen, torsdag 3 juli, var en del mere vind, end godt er for disse mindre både.

Det fik de af os, der var ankommet allerede onsdag eftermiddag/aften, også at mærke dagen derpå: der var (mildt sagt) kendelig bølgeuro i det havnebassin, vi havde fået til rådighed på delebasis med de faste "beboere". Så enkelte af vore deltagere fandt sig en mere rolig plads i den tidligere erhvervshavn få hundrede meter væk.



I mangel af deltagere, der havde mulighed for at stille med en dommerbåd til start og måltagning ved kapsejladsen, var vi så heldige at få anden hjælp:

I Faaborg, hvor den lokale sejlklub har dommerstand på land umiddelbart ved siden af træskibshavnen ("Kulturhavnen") stillede nogle stykker fra deres gruppe med navn **60+** op og hjalp os afsted med signalering ved startlinjen.

Lige så heldige var vi ved Svendborg, hvor vi havde besluttet, at kapsejladsen ikke skulle helt ind til byen, men for at undgå (undertiden) udfordrende sejlads igennem sundet med strøm, grunde og en del færgetrafik ville vi lade målet ligge udfor lystbådehavnen i Rantzausminde, dér hvor sundet breder sig ud.

Her fik vi hjælp af Susanne og Axel Knutson, stedboende tidl. DFÆL-medlemmer, fhv. ejere af Utzon-spidsgatteren NAUSIKAA II. De ville godt tage imod os og notere tider fra deres sejlklubs dommerstade på hjørnet af havnens vestmole. Tak til Susanne og Axel!



Foto Stævne CD Præstø 2001

Lidt mere tricky var det med målgang ved Ærøskøbing, her havde vi ingen sejlerkontakter og – ligesom ved Svendborg – færgetrafik og et lidt snævert og slynget løb det sidste stykke inden havnen.

Men lidt udenfor det sted, hvor det bøjemarkerede løb snævrer ind, står en anduvningsbøje, som kom til at tjene som målmærke for etappen Faaborg–Ærøskøbing, hvor hver enkelt deltager så – og det er jo en tillidssag – selv noterer sin tid og melder ind, ledsaget af et foto af stævn og bøje.



Det kneb lidt at holde vandret kiming i målfotoet!



Nemmere var det ved start fra Ærøskøbing om lørdagen. Den skulle ske på et tidspunkt uden færgetrafik, så vi anvendte den linje, som den lokale sejlkлуб benytter lige øst for havnen, synliggjort ved en husgavl og et ”jordbær” ude i vandet og med ”opmarchfelt” i uproblematisk farvand østfor.



Tidssignaler klarer uden signalfag af ”stævnear” Jay med en megafon for munden, .tående på land nær nævnte husgavl. Foto Søren Stidsholt Nielsen

Om selv forløbet er at sige, at fredagens etape var præget af jævn vind fra SV og fuld sol, med Fyn til bagbord og øerne Bjørnø (til styrbord) – Store Svømmø (til bagbord) – Avernakø's Korshavn-ende (til styrbord) – Drejø (til bagbord) – Ærø (til styrbord) – Dejro (til bagbord). Der var nok at se på derude. Som nævnt: vinden stod i et hjørne, hvor stort set hele sejladsen foregik på styrbord halse.

Ved afgangen måtte vi konstatere, at intentionen om at starte alle samtidigt ikke var optimal, bl.a. var der en enkelt ikke-kapsejler, der uden forsæt lå et uhensigtsmæssigt sted i tilsejlingsområdet lidt foran linjen med lidt prajen som følge. Vi bør nok i gentagelsestilfælde skille starterne ad, selvom intentionen med den samlede start var at levere et rigtigt flot syn af en hel masse sejlbåde.

Ved målgang var der enkelte, der ankom næsten samtidigt med en færge fra Svendborg. Undertegnede havde rundet meget kort tid forinden, men netop nået forbi, da færgen rundede bøjen meget snært, og de næste var ikke nået helt derhen. Dette er nok det eneste lidt problematiske med at gå i mål dér – denne færgerutes kaptajner ”giver ikke ved døren”!

Lørdagens etape til Svendborg skete med en hel del mere

vind fra SSV, så enkelte valgte at blive i Ærøskøbing til søndag, men fik festmiddagen med ved at tage en færgetur derover. Mens vi andre havde en tur i frisk tempo med meget slæk på skøderne, evt. fokken spilet, og platlæns det sidste stykke imod målet. Det gik "over stok og sten" og i den vindretning nemt at styre lige igennem renden. Jeg tænker, at deltagere fra andre egne af landet har fået en meget smuk sejlads over de to dage. Der har hele tiden været noget kønt at se på – øerne derude og sundets kyster, hvor mange har fået sig nogle rare villaer, samt den første danske storbro i elegant design opført efter moderne metoder — sagde herværende "fagidiot".



Foto Søren Stidsholt Nielsen

Fredag morgen blev det tid til at fortælle, hvad dagen skulle bringe: Jay giver ovenfor en almen orientering til samtlige. Og undertegnede kunne derpå briefe deltagere lidt mere specifikt om dagens kapsejlad.

T.h. Foto Søren Stidsholt Nielsen



Snart lå de første derude og ventede på start (STRIX og VIVA) . Foto Søren Stidsholt Nielsen



Til venstre: Herlig sommermorgen i Faaborg på første hele stævnedag med lidt af hvert langs broer og kaj.

Foto begge billeder: Søren Stidsholt Nielsen



*Og så gik det ellers derudad fra Faaborg med Horne Land som bagtæppe. Forrest i billedet Utzon 55 m² klas-sespidsgatter UNDINE.
Foto Søren Stidsholt Nielsen*



*Ærøskøbing, fredag aften: på ny ved kaj, i "lag på lag": UN-DINE, Kystkrydser KRAKA og Vampire 24 THALATTA .
Foto Søren Stidsholt Nielsen.*



*Den ikke-kapsejlende rekonstruerede jagt DE FIRE BRØDRE af Marstal (opr. 1794) lænser lørdag ind ad Svendborgsund.
Foto Søren Stidsholt Nielsen.*

Resultatet af kapsejladsen er sammenstillet i et skema aller-
sidst i artiklen. Hovedresultatet (Trofæerne) er, at:

Pokalen

tilfaldt Michael Müllers danskbyggede folkebåd (endda fra Ove Kaae i Svendborg) HAVFRUEN fra 1969 for bedste samlede præmietid Derudover vandt Michael sit løb



Foto: Søren Stids-
holt Nielsen

Carita-loggen

tilfaldt halvdæks kragejollen GLORY (M.S.J. Hansen, 1931) tilhørende Danmarks Museum for Lystsejlad, så vidt erindres ført af Bent Albrechtsen, Tildelt for bedste samlede præmietid for spidsgatte-
de både.
Vandt selvfølgelig også sit løb.
Der var desuden sponsere-
de præmier til vindere og
nr 2'ere fra hvert af løbe-
ne.



Foto: Søren Stids-
holt Nielsen

For de øvrige kategorier – de ikke-kapsejlende lystbåde og "gaffelriggerne" – var der også en form for konkurrence, som jeg ikke kender kriterierne for, men resultaterne beroe-

de ifølge Jay dels på sejltider og dels på godt sømandskab og gode havnemanøvrer (hvordan man så end måler dette?)

Tursejlernes bedste resultat blev opnået af vor næstfor-
mand, Ole I. Olsen (motorsejler-ketch STRIX, Brandt-Møller, 1957). Foto af præmieoverrækkelsen er ikke fundet, men Strix ser I et sted foran, liggende udenfor Faaborg havn fre-
dag formiddag lige inden sejlad.

Nr. 2 blev Utzon halvdæks spidsgatter PINGVINEN fra Svendborg Museum.

Gaffelriggernes

bedste resultat blev
opnået af båden
MAREN fra Svend-
borg og dens besæt-
ning, Ida og Finn
Kallehauge m. fl.

Nr 2 blev EMMA af
Ærøskøbing



Foto begge Søren Stids-
holt Nielsen

Fra Michael
Müller
(Folkebåden
Havfruen og
prof. fotograf)
var doneret et
stort foto af en
af de sydfynske



smakker i farvandet syd for Strynø. Det var tiltænkt en vin-
dende smække – men der kom ingen smækker. Så det blev i
stedet overrakt til Holger Rich, der kom fra Arnis og deltog
som single-hand sejler i første løb med sin lille T-jolle ACH
NEE DOCH NICH

DFÆL kapsejlads

Dato	04+05-juli-2025
Sejlads	DM træbåd 2025, ØHAVET



1.ste start

1.ste sejlads

2.den sejlads

Samlet resultat

1. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid	
Glory	19 m2 kragejolle		3,7	9780	9780	1	6660	6660	1	2	1	16440	Carita-log
Ellida	Kragejolle		4,8	9720	10787	2	6725	7760	3	5	2	18547	
Ach nee doch	T-jolle	C 63	3,9	16380	16729	4	6604	6798	2	6	3	23527	
Passat	Springer-spg..	V6	5,0	9600	10829	3	6923	8170	4	7	4	18999	

2. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid	
Havfruen	Nordisk Folkebåd	F D 554	4,3	8520	9048	1	6192	6726	1	2	1	15773	Pokal
Scherzo	Nordisk Folkebåd	F DEN 506	4,3	8760	9303	2	6295	6837	2	4	2	16140	
Pommery	Nordisk Folkebåd	F GER 37	4,3	9240	9812	3	i.s.		5	8	3		
Viva	Nordisk Folkebåd	F D 436	4,3	9780	10386	4	i.s.		5	9	4		

3. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Tortue	Knarr	O DEN 55	5,0	8460	9543	1	5950	7022	1	2	1	16564
Frigg	Kystkrydser	D 7	5,4	8400	9771	4	6180	7608	2	6	2	17380
Joane	Nordisk krydser	N K D 3	5,8	8040	9624	3	7242	9273	4	7	3	18897
Juvel	Nordisk krydser	N K DEN 33	5,7	8040	9557	2	i.s.		6	8 ^{*)}	4	
Spar	Kutter	D 3	5,7	8580	10199	5	6215	7882	3	8,01 ^{*)}	5	18081

4. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Thalatta	Vampire 24	V 24	6,0	7920	9810	1	6067	7915	3	4 ^{**)}	1	17525
Kraka	Kystkrydser	D 33	6,4	8160	10160	3	5735	7752	1	4,01 ^{**)}	2	17912
Undine	55 m2 klasse-spg	S 55 D 1	6,2	7860	9663	2	5922	7866	2	4,02 ^{**)}	3	17529
Mallorn	Havkrydser	(Løve-logo)	6,5	8340	10448	5	6025	8214	4	9	4	18662
Glory	Ketch	S 33	7,6	7620	10162	4	5994	8905	6	10	5	19068
Sabrina	Havkrydser	Y11	6,6	9540	12025	6	6130	8427	5	11	6	20453

Mindste præmie-tid: 15773

^{*)} Pointlighed: (8 pts) JUVEL og SPAR: Ingen har 1^{ste} placering. 2^{den} placering: JUVEL har 1, SPAR har ingen.

4/5 placeringer deles, så JUVEL har 4^{de} og SPAR har 5^{te}

^{**) Pointlighed (4 pts.) THALATTA / KRAKA / UNDINE. 1^{ste}, 2^{den} og 3^{die} plac. fordeles således:}

THALATTA og KRAKA har hver 1 1^{ste} placering og lige mange 3^{die} placeringer. UNDINE ingen 1^{ste} plac

THALATTA har kortere samlet præmietid end KRAKA.

Samlet placering for disse 3 derfor THALATTA 1^{ste} plac., KRAKA 2^{den} plac. og Undine 3^{die} plac

Sommerstævner og træf i 45 år

Af Preben Sørensen

Efter sommerens succesfulde sommerstævne, Øhavet på Tværs, har redaktøren været i arkiverne for at finde materiale fra de mange, mange foregående års stævner.

I foråret var redaktøren og DFÆLS tidligere formand, Simon Bordal Hansen, på udflugt til Møn. Opgaven var at hilse på en anden tidligere formand, Ove Juhl. Igennem mange år har Ove holdt styre på fartøjer, billeder og andre arkivalier, og nu var det tid til at få arkiverne videre. Vi fik plads til det meste i bilen og hjemad gik det. Resten af arkivet afleverede Ove senere på måneden.

Iblandt de mange kasser og arkivskuffer fra Ove var der også en USB-stik. Og har lå der billeder fra stævner siden 1980. Der lå MANGE billeder. Godt og vel 12.000 i alt over 44 stævner i 45 år fra Faaborg i 1980 til Øhavet på Tværs i 2025. Det eneste år der ikke blev afholdt stævne, var året med Corona, 2020.

Vi har ikke lagt alle billederne op. 12.000 billeder fylder godt og det ville måske ikke give så meget mening at have flere hundrede fra hvert stævne. Vi har derfor valgt at lægge et udvalg op fra hvert år. Samtidig har vi lagt den nyhed op, som fulgte med efter hvert stævne.

Så vi byder indenfor til 45 års sommerstævner med dejlige sejlskibe, glade mennesker og masser af sejlsads.

Du finder stævnerne på DFÆLS hjemmeside under menuen "For medlemmer" => "Træffestævner" eller via denne QR-kode

*Kik på QR-koden og
oplevel billeder fra
45 år med dejlige
sommerstævner*



Oslojollen - og een mere



En pragtfuld Flaade af Dinghies paa Startlinien ! Billedet er taget ved en Sejlads i Cowes den 21 Juli i Aar (1939)

Forord ved Jørgen Heidemann

I allerførste nummer af "Sejl og Motor" 1. okt. 1939 lagde den navnkundige spidsgatterkonstruktør M.S.J. Hansen (pseudonym "mascot") under fællestitlen "Sejljollen af i Dag" ud med den første af en række omtaler af tidens sejljoller, her to eksempler.

Vel nok knapt så godt kendte nu som andre, der slog an i efterkrigsårene eller allerede var kendte på daværende tidspunkt.

Men hele segmentet af lettere, mindre både til sport og anden fornøjelse havde vistnok sin "vugge" allerede i trediverne, så lad os her dvæle ved "mascot"s fortællinger fra den gang, da denne kategori var ved at komme i vej.

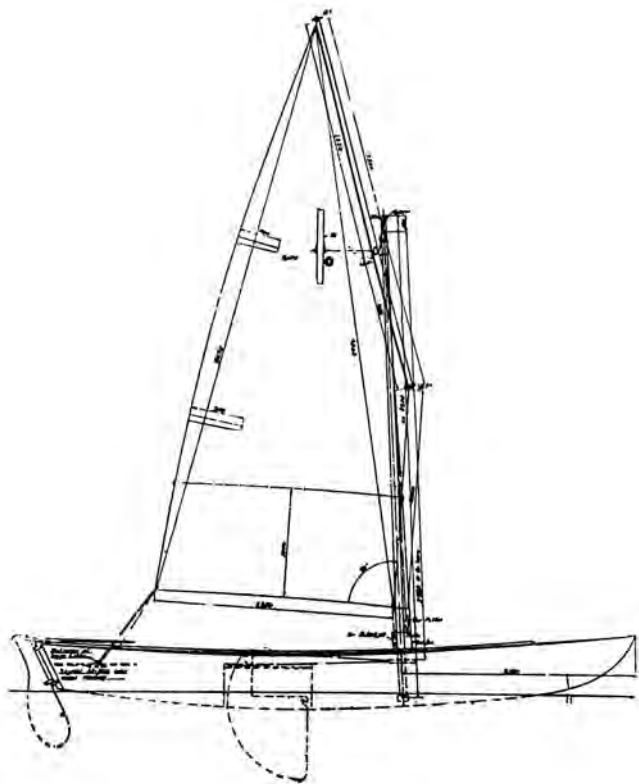
M.S.J. Hansens artikel i Sejl og Motor:

Jollesejlsads har i mange Aar været en meget yndet Sport for den danske Ungdom.

De Baade, Ungdommen for Størstedelen hidtil har anvendt, har været ca. 10 -14 Fods Robaade forsynede men Latinersejl og Trækøl; de var alle uens og ganske tilfældige i Størrelse, Form og Sejlføring. Farten var gennemgaaende ringe, og Afdriften paa Bidevindssejlsads var meget følelig. Jollekapsejlsads kendtes næsten ikke, og Jollerne benyttedes tidligere udelukkende til at give de helt unge Sejlere den første Øvelse.

Nu, derimod, har Sejlsporten med eet Slag faaet en meget stor Tilvækst af Sejljoller, ja en hel Række af smaa nydelige Klasse- og Eentypebaade, som for de flestes Vedkommende er en stor Kunst at sejle. I det følgende skal vi redegøre for de vigtigste, der er fremkommet her i Øresund i Sommer. Ved den pludselige Udvikling, der er sket med Sejljoller, er det fælles for dem alle, at Baadene er gjort fikser og lettere, Sejlarealet er forøget betydeligt, og alle Typerne er blevet forsynet med Sænkekøl.

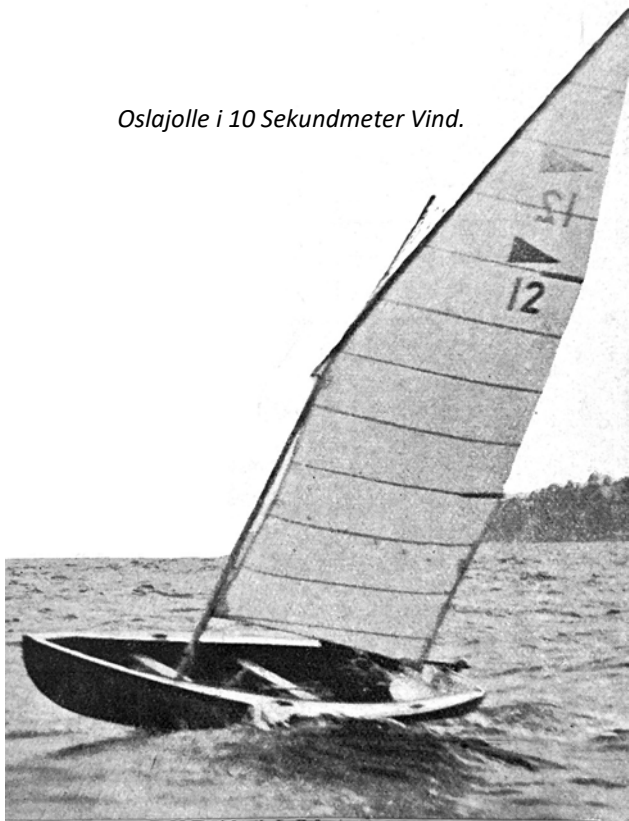
Vi indleder med "Oslojollen", som uden Tvivl er den mest søgaaende Jolle, der til Dato er konstrueret. Den er 5,5 Meter lang, største Bredde er 1,5 Meter. Fribordet er næsten 33 cm, Dybgaaendet 10-15 cm, naar Sænkekølen ikke bruges. Med Sænkekølen nede stikker den 85 cm.



Baaden har kun Luggersejl, saaledes konstrueret, at det praktisk talt pikker ret op langs Masten. Det maaler 7,5 m². Masten er 4,5 m høj og Raaen 3,5 m lang. Skroget er bygget af Fyr paa Egespant. Det er meget kraftigt og taaler en hel

Del, saaledes ogsaa en 2-4 HK Paahængsmotor. Prisen paa Baaden med Sejl har i Aar været ca. 550 d. Kr.

Oslojolle i 10 Sekundmeter Vind.



"Oslojollen" er meget populær i Norge, hvor der nu findes flere Hundrede, i Sverige har man rundet det første Hundrede, medens der i Danmark endnu kun findes 2 Baade af denne Type, der begge ejes af Apoteker Niels Benzon. Det har vist sig at være en overmaade stiv Baad; den gaar for fuldt Sejl i Vindstyrker helt op til 12 m/Sek. Og vager selv da fortrinligt i Søen, samtidigt med, at den gaar god Fart. Baaden er saa fint afbalanceret, at at men med Lethed kan slippe Pinden, medens Piben tændes.

At Baaden ogsaa har Interesse for Kapsejlere, viser følgende Udtalelse fra Norge: ..."Oslojollen har efter vor Mening kun en "Fare", og det er, at de gamle Kapsejlere vil blive saa optaget af den, at de forsømmer deres alvorligere Opgaver; thi endnu er "Guldpokalen" jo ikke flyttet over i "Oslojolle-Klassen"

Baaden har endvidere den Fordel, at enhver kan finde sig til Rette i den, uhyre let at manøvrere, som den er, med det ene Sejl og en fiks Anordning til Sænkekølen. Gamle Sejlere, der egentlig havde sagt kapsejladsen Farvel, ses nu paa Oslofjorden ivrigt kapsejlende med deres Sønner og Døtre som Konkurrenter. Der berettes ogsaa om en haard Dyst mellem to Ægtefæller, hvor Fruen løb af med Sejren. Det er ikke helt galt, naar K.N.S. kalder "Oslojollen": "Den populære allemansbåt"

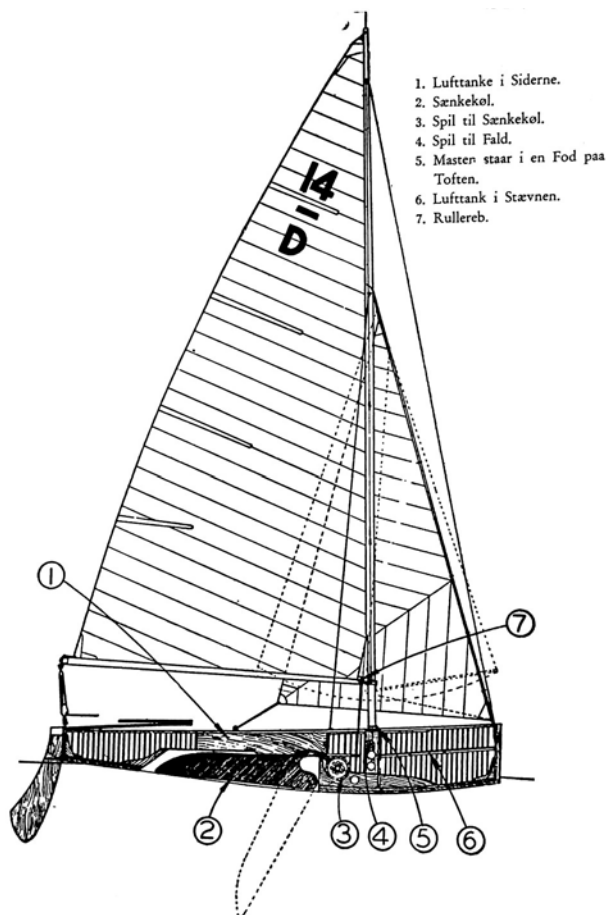
Oslojoller runder Mærket i en Klump.



Uffa Fox, 14 Fods Dinghy.

Denne fortrinlige Baad er konstrueret af den verdenskendte Sejlsportsmand, Baadebygger og Konstruktor UFFA FOX. 14 Fod er Længden, d.v.s. ca. 4,25 m. Baadens Bredde er 1,42 m. Dybgaaende med Kølen nede 1,20 m. Skrogmaterialet er Mahogni i dobbelte lag. Inderste Bordlægning 1/8" tyk er lagt i Diagonal, yderste Bordlægning 3/16". Mellem de to lag er lagt imprægneret Lærred. Spanterne skal være af Canadian Rock Elm (*Kork-elm, J.He*) Bordlægningen fæstnes med vejne Kobbertext, hvoraf der til hver Baad

medgaar ca. 7000 Stk. Knæ maa fremstilles af Eg, Ask eller Canadian Rock Elm. Sænkekølen er en 7/8" strømlinieformet Broncekøl og vejer ca. 50 kg. Minimumsvægten for hele Baaden, naar Rigning og alle Grejer er taget ud, andrager kun 101 kg..



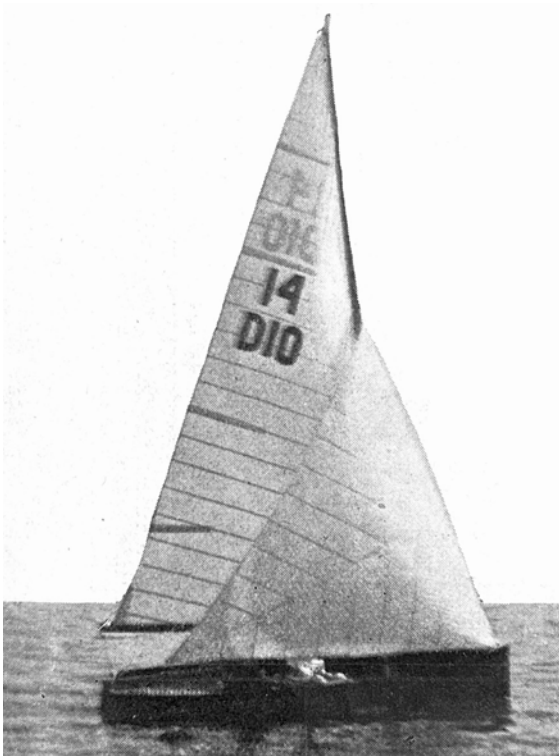
En 14 Fods Dinghy er ikke nogen Eentypebaad, den fører baade Fok, lille og stor Genua, samt Spiler. Det samlede Sejlareal efter de internationale Maaleregler maa ikke være større end 125 Kvadratfod eller ca. 12 Kvadratmeter. Høj-

den af Sejlplanet maa ikke overstige 6,8 m og Fortrekantens Højde ikke mere end 4,25 m over Rælingslinien. Mast og Bom er udhulede bygget af Silver Spruce (*Sitkagran, J. He.*) og med Hulkehl for Ligene. Topstag og Barduner er fremstillet af 1½ mm rustfri Staaltraad. Undervant og Stag af 3 mm Silkwire. Til afstivning af Masten er der anbragt 3 Par Salingshorn samt Strutter, alt i Duraluminium eller Bronze. Naar man ønsker at ændre paa Afstivningen paa Masten (hvis den f. Eks. har sat sig meget), gøres dette ganske simpelt ved at udskifte Salingshornene til nogle, der er en Smule længere. Saare enkelt men ganske nyt. Faldene til Storsejl og Fok føres ned gennem Masten og gaar paa Tromle-Spil.

Angaaende Prisen paa denne Baad kan vi oplyse, at de fem Baade, der blev leveret hertil i Forsommeren, alle blev bygget samtidigt og paa samme Værft for Kr. 1500,- pr. Baad.

Denne Materiale-Beskrivelse viser, at der ved Konstruktionen af Dinghyen intet er sparet for at opnå en virkelig fiks og hurtig Baad. At dette er opnaaet, fremgaar af en Beretning fra Ontariosøen, hvor man ifølge Rochester Yachtclubs officielle Logbog har konstateret en Fart af 11 Miles i Timen (9½ knob, *J. He.*) med Dinghies. Ved Øresundsugen i Aar deltog ni Baade paa en 10 Sømil Bane, og de hævdede sig helt godt. Den første Dag havde den bedste Dinghy 16 Min. Bedre sejltid end den hurtigste Starbaad.

Dinghyen har i de sidste Aar faaet en meget international Udbredelse. Der er Hundreder af dem i England og U.S.A., mens den ogsaa findes i stort Tal i Tyskland, Frankrig, Italien og Australien. I Sverige findes 1 Baad, medens Danmark nu i Sommer er naaet op paa 10 Dinghies. Denne store Udbredelse og det, at Danmark nu er kommet med, maa hilses med stor Glæde; thi der er ikke Tvivl om, at det er den billigste Form for international Kapsejlad. Transporten er mini



aktuelt netop nu (*1 oktober 1939 ! ... J. He.*) , men lad os alle huske, at der kommer en dag efter dette. Og i Tillid til dette agter ”Sejl og Motor” i næste Nr. at drage flere Typer frem af ”Sejljollen af i Dag”.

(*Klassisk Træbåd har viderebragt to af disse i nr 161 og 162, J. He.*)

Mascot

Lidt facts, v. Jørgen Heidemann:

OSLOJOLLEN er konstrueret i 1936 af Erling Kristoffersen (1896-1952), der nok er mest kendt for KNARR'en fra 1943. Oprindeligt blev Oslojollen bygget helt åben med brede skandæk, men i senere versioner også med dæk og ruf. Som beskrevet af ”mascot” skabtes den med $7\frac{1}{2}$ m² lugger-rig, men i senere versioner har den traditionel bermudarig med $7\frac{1}{2}$ eller op til 9 m² – med sidstnævnte menes den noget overrigget.

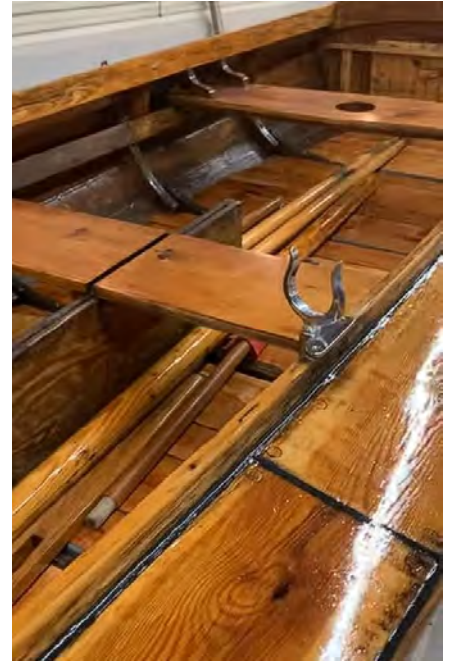
Som det ses af omstående stregtegning, er kølen (af jern) udformet som svingkøl (ikke sænkekøl som ”mascot” skrev), roranordning fremgår ikke tydeligt.



mal, og Udgifterne til Sejl er også holdt i et overkommeligt Niveau.

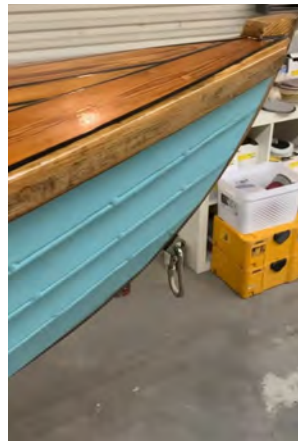
Dinghyen er en Baad, der kræver mere af sin Besætning end nogen tidligere Baad herhjemme. Den skal sejles haarfint og balanceres frem over Vandet. Dens konstruktion kræver, at Krængningen ikke overstiger 15 grader; smider den yderligere til, gaar Farten betydeligt ned. Naar hertil kommer Manøvrerne med de mange Sejl, saasom Spiler og stor Genuafok, der skødes helt agter, vil man forstaa, at Dinghyen fordrer megen Snilde, Øvelse og Behændighed af Sejleren.

Men den internationale Kapsejls vinker forude. Bevares, Spørgsmaalet om international Sejls er mildest talt ikke



Siden 1964 er den også produceret i glasfiber, svarende til træversionen med dæk og ruf, senere også i dobbeltskrogs-udførelse uden adgang til stuverum, antagelig for at danne lukkede opdriftskamre.

I samlingen Soon Classic (i en sidefjord til Oslofjorden) findes endnu en velbevaret Oslo-jolle, Motvind, som just nu står opshinet med Owatrol-behandling





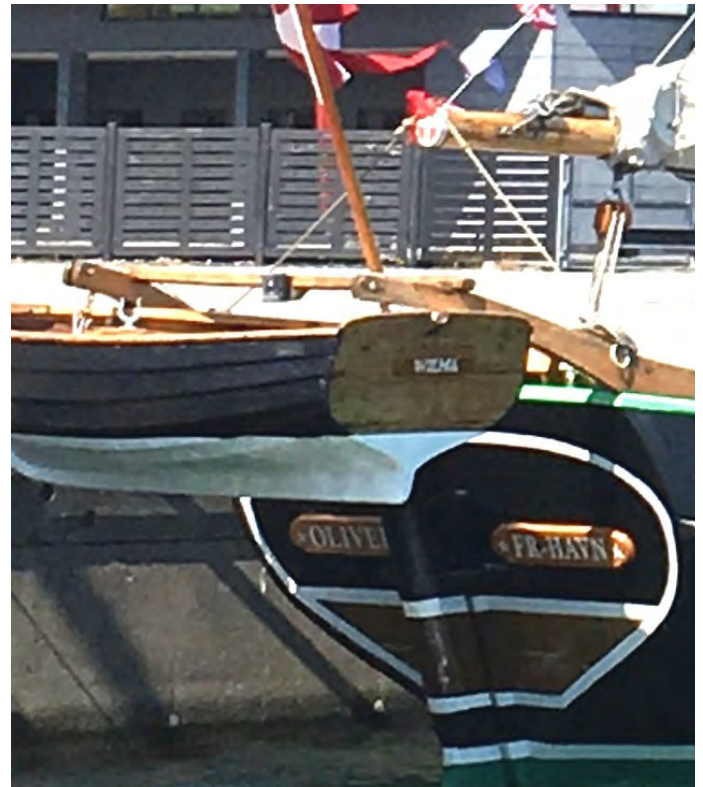
Om Uffa Fox's 14 FODS DINGHY har "mascot" givet en ret fyldig beskrivelse – meget mere om den og evt. senere udvikling eller udbredelse er ikke umiddelbart fundet til denne artikel.

Ordet "Dinghy" er egentlig den engelske betegnelse for en lille rednings- eller servicebåd, slæbt efter eller placeret om bord på eller ophængt i davider på hækken eller andetsteds på større skibe.

F. eks. som her på jagten ORION af Frederikshavn

UFFA FOX (1898-1972) selv var en engelsk bådkonstruktør og sejler-entusiast, der fremkom med en mængde nytænkning i båddesign.

U.F. er bl.a. refereret for ophav til planende bådskrog og indførelse af trapez i jolle-race. Udover et stort antal jolle-konstruktioner, har han også stået for adskillige kølbåds-konstruktioner.



Akut hjælp med bivoks og trætjære

Af Carl Mangor

Da jeg i sin tid købte min båd, lå der en kasse med defekt værktøj, ukurante beslag og andre tilfældigheder.

Blandt disse var også en mindre plastikbøtte, sådan cirka lidt større end en portion tunfisk på dåse. Det klæbrige, tjærelugtende indhold og ordet "tät" uden på dåsen, antydede lidt noget om dets anvendelse på en bedaget træbåd.

Ettan hed produktet. Men da det var længe før internet og googling, stod det hen i det uvisse om den egentlige anvendelse.

I hjemhavnen var der imidlertid svar. De garvede kunne bekræfte anvendelsen og yderligere tilføje, at det ovenikøbet var et ganske glimrende svensk tætningsmiddel. Og det kunne stort set kunne binde på alt.

Og de havde ret. Med et gammelt

stemmejern pressede jeg de første år materialet ind i revner og sprækker, efterhånden som de åbenbarede sig. Selv på fugtigt eller decideret vådt træ, kunne det blive siddende og holde de indtrængende vandmasser i ave. I takt med udskiftningen af adskillige meter planker, blev der længere og længere imellem at bøtten kom ud af værktøjskassen.

Der kunne nok have været flere anvendelsesområder, men jeg benyttede den overvejende til pludseligt opståede lækager. Sidste år var der næsten ikke mere tilbage. Den smule, der var, havde samme viskositet som 40 år tidligere og lå og gjorde godt i en mindre revne i dækket. Jeg har altid kun benyttet det i nødsituationer og har derfor ikke erfaring med eventuel overmaling. Dog er det sandsynligt at indholdet af trætjære vil medføre tjæregennemslag i et eller andet omfang.

Få dage før

søsætning dette forår stod jeg derfor med den næsten tomme dåse i hænderne, da en smule Ettan ville være på sin plads her i sidste øjeblik. Nærmeste forhandler lå 120 kilometer væk – og åbnede første efter påske. Samme dag som båden skulle i vandet. Til gengæld lå jeg inde med både bivoks og trætjære. De stoffer Ettan er gjort af.

Den smeltede bivoks blev rørt op med trætjære og kogt sammen.

Efter afkøling var materialet ikke smidigt nok, så processen måtte gentages nogle gange med nogle yderligere mål trætjære til konsistensen var egnet. Det endelige produktet bestod af 65 gram bivoks og 10 ml trætjære.

Det er hermed givet videre.



Model- både

Bygning
og
sejlads

Af Per Hansen

Vi har vel alle engang leget med legetøjsskibe. Nogle af os blev ved som voksne, men nu kalder vi dem bare for modelbåde.

I dag er der en del modelbådsklubber med mange medlemmer. Nogle bygger meget flotte skalamodeller, enten som pyntemodeller, eller som sejlene. På YouTube findes der mange fine videoer med forskellige modeller, de ældste er helt tilbage fra 1920.

Der er også nogle, der sejler kapsejls med fjernstyrede modelsejlbåde, der er bygget efter en international målregel, IOM reglen, hvor overalt-længden er 1 meter. Det er mest serieproducerede glasfiberbåde, men der bygges også både i glasfiber og træ til denne regel. Der sejles på en kapsejlsbane, som til almindelig kapsejls.

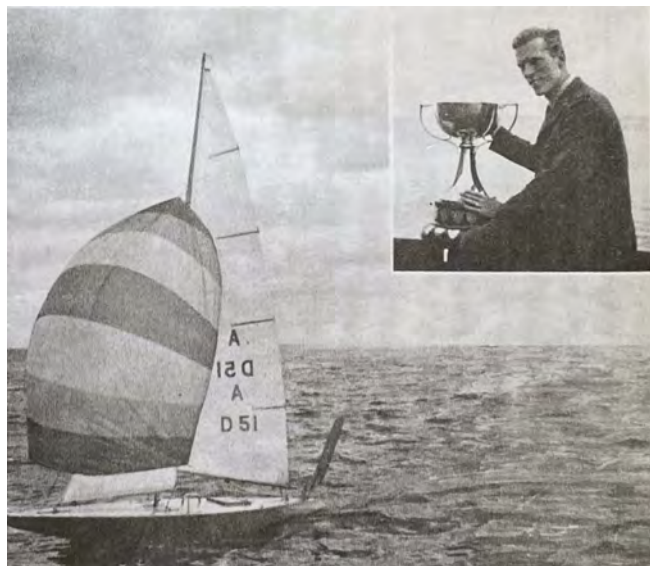
Men engang midt i sidste århundrede var der en del modelbådsklubber i Europa og USA. Det handlede om selvbyggede modeller til kapsejls. Det er dem, denne artikel skal handle om.

Der var forskellige måleregler. F.eks. Den Skandinaviske målregel for 0,6 - 0,8 og 1,00meter klassen. Den internationale A klasse, som er både på omkring 2 meter overalt, og så er der 6m klassen, det er modelbåde, der bygges efter den internationale 6meter regel. Målerreglerne var ganske komplicerede, ganske som målerreglerne for rigtige både. De kan læses i "Rasteds Hobbybog fra 1946".

Der var professionelle konstruktører, som tegnede til de forskellige klasser. Bådene blev styret med vindror. Inden vindroret blev udviklet, brugte man blybelastede ror (det ses også på Berg spidsgatter). Det virker på den måde, at hvis der kommer et pust, så krænger båden og luffer op, men roret faldet til læ og får båden til at falde af! Der var også et andet system; Braines Styresystem. Det virker på

den måde, at storskødet er forbundet med roret således, at kommer der et pust, som vil få båden til at luffe op, trækker skødet i rorpinden og får båden til at falde af. En fjeder eller en elastik bringer roret tilbage til neutral, når pustet er over. Det er ret svært at indsejle Braines styresystem!

Der var to måder, som der sejlede kapsejls på. På en dam, hvor der gik en sejler på hver bred. De vendte så både- ne når de krydsede. På lænse-benet satte man også spiler. I



England og USA byggede man særlige damme med lave kanter. De var anlagt i forhold til den fremherskende vindretning. Måske blev der også anlagt en dam i København, men det har jeg ikke kunne få bekræftet. Den anden måde var i frit vand, hvor sejleren fulgte bådene i kajak eller jolle. Han kunne så vende båden, når den nåede til mærket.

Dengang i mellemkrigsårene var det mest modne mænd med slips, som byggede og sejlede med modelbåde. I 1923



blev der i England udsat en pokal i A klassen. Det var både på omkring 2 meter loa. 1 m² sejl og en vægt på omkring 25 kg. Til at begynde med var det i England, det hele foregik. Så kom Amerika med og senere udviklede det sig med deltagelse fra Danmark, Norge, Sverige, Belgien og andre lande. I 1952 lykkedes det Danmark at vinde et stort stævne, hvor der deltog 46 englændere, tre franskmænd og en dansker. Det var Kai Ibsen, som vandt med A klassebåden

"Revanche". I 1967 vandt Danmark verdensmesterskabet

med båden "Laila", som var tegnet af Kai Ibsen, bygget af Svend Pedersen, sejlet af Preben Pedersen og Paul Elstrøm havde syet sejlene. Sådan!!!

Jeg havde længe haft lyst til at bygge sådan en båd. Så en dag fik jeg nogle meget gamle numre af Familie Journalen fra 1944. Der så jeg, at man kunne bestille tegninger til de forskellige klasser. Jeg mailede til Familie Journalen, at jeg gerne ville bestille tegningerne til en skandinavisk 1meter. Svaret kom; "vi sender tegningerne, de koster kr. 3,50, men da det er for dyrt at opkræve dem, får du dem uden bereg-

ning!” Der kom en tyk kuvert med tegninger i fuld størrelse. Jeg kunne se, at en 1meter, var 1,5 m. overalt, og skulle forsynes med en blykøl på ca. 8 kg.

Engang for længe siden have jeg brækket flagstangen til min båd, så jeg skulle have lavet en ny! En af de gamle medlemmer i sejlklubben kom med en mindre planke Cuba-mahogni. Han havde engang før krigen købt den for at renovere sin båd. Jeg fik resten og lavede en flagstang. Og gemte den sidste stump i mange år! Nu viste jeg, hvad den kunne bruges til. Jeg savede den op i 3mm planker til at klæde min nye modelbåd. Det næste projekt var at lave alle spanterne. De blev kalkeret over på 10 mm krydsfiner. Så var det bare at gå i gang med løvsaven. Da alle spanter var udsavet, skulle der bygges en bedding, hvorpå spanterne rejstes med bunden opad. Trækølen blev udsavet efter linjetegningen, og sammen med stævn, monteret på spanterne. Alt samlet med hvid lim!

Nu skulle spanterne pudses i smig, så bordene kom til at ligge helt i forbindelse med spanterne, ganske som bygning af en rigtig båd. Det var ret svært, da spanterne ville vibrere, men det lykkedes med en liste med pålimet sandpapir. Så skulle hele skroget klædes op. Bordene blev monteret med lim og skopløkker, som er træpløkker på 2x2 mm og 10 mm lange. Da det hele var tørt og stabilt, skulle det pudses af og have den første gang lak. Nu skulle der støbes køl. Det blev gjort efter en træmodel, som blev presset ned i fugtigt sand. Da kølen var afpudset og monteret, kom den spændende flydeprøve, flød den på vandlinjen og var den tæt? Nej den lå på næsen, men var tæt. Der måtte files af kølen, til det passede. Nu manglede der bare dæk og rig! Dækket blev lagt på dæksbjælker, med en mahognifisk i midten og spejlskåret lærk.

Beslag til mast og bom blev lavet af messing, vant og stag af fiskesnøre, på nettet kunne der købes mini vantskruer og



sejlene blev syet af et gammelt optimistsejl. Da jeg var færdig, føltes det næsten, som jeg have bygget en rigtig båd. Den næste store udfordring var at lave fjernstyring, men der var god hjælp at hente på YouTube, så det lykkedes også. Så kom den spændende prøvesejlads. Den gik godt; se den på YouTube, søg efter ”IMG 4603 modelbåd”. Nu mangler jeg bare nogle legekammerater!

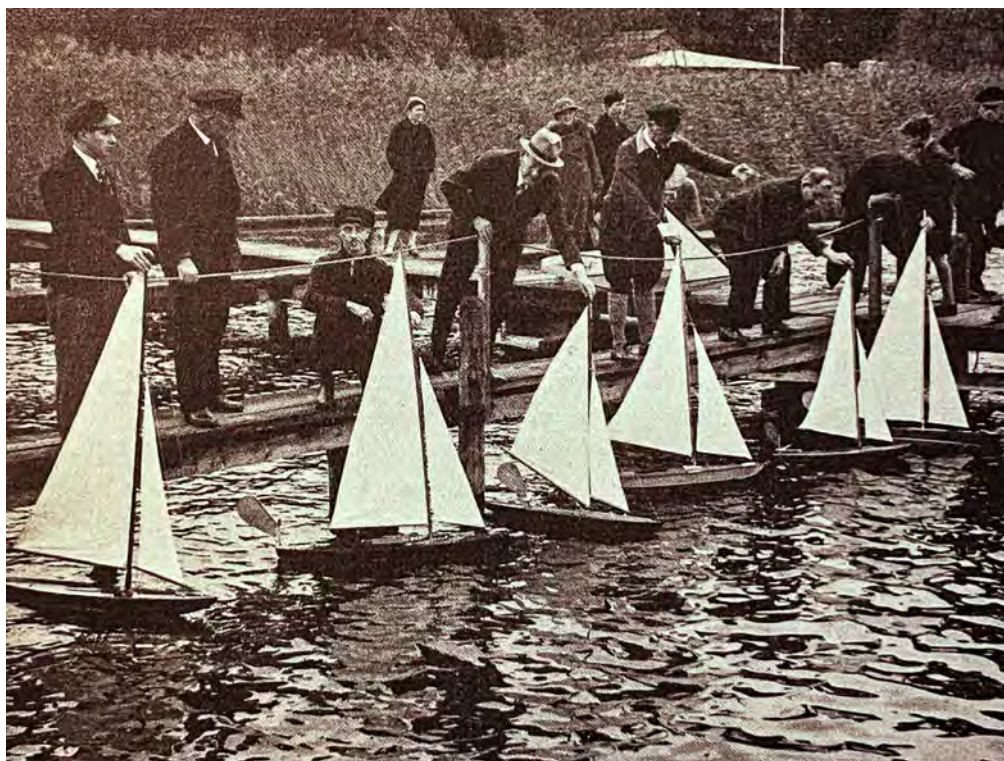
Jeg har søgt og fundet oplysninger i ”Nordens både” bind 2, ”Rasteds hobby bog” fra 1948, ”Min Hobby bog” Politikens forlag 1946, gamle numre af ”Sejl og Motor” og Tidsskriftet ”Viking” fra 30erne og på nettet.

Følgende fandt jeg ved en tilfældighed på nettet.

FORESTÅENDE INTERNATIONAL MODELKAPSEJLADS
I Forbindelse med den omtalte internationale Model-regatta i Gosport i 1948, blev det paa Amerikanernes Initiativ vedtaget at genoplive den internationale Modelsejlunion, der under hele Krigen havde ligget i Dvale.

Amerikaneren Pigeon blev valgt til Præsident, og en Eng-lænder blev valgt til Sekretær og Kasserer for Unionen. Dansk Modelsejl Union blev naturligvis tilsluttet den internationale Union, der bl. a. tager sig af saa vigtige Spørgs-mål som Maaleregler og Antagelse af nye int. Klasser. Den int. Union fik i 1923 af det engelske Sejlsports- tidsskrift »Yachting Monthly« foræret en fornem Vandrepokal, »Yachting Monthly Cup«, hvorefter der har været sejlet i Aarene fra 1923 1939. Bl. a. har vor afdøde Landsmand, Direktør Vald. Graae, London, flere Gange været lige ved at vinde den. Han var en ivrig Model-sejler og placerede sig flere Gange som Nr. 2 i de aarlige Regattaer om Cup'en. I Aar skal der igen sejles om Pokalen. Sejladsene skal finde Sted paa Fleetwood-Søen i Dagene 1.-3. August, og der forventes Deltagere fra Amerika, England, Norge, Frankrig, Belgien, Portugal og Danmark. Kai Ipsen er indbudt til Sejladsene og haaber paa, at det skal blive muligt for ham at deltage. Han skulde have gode Chancer.

Det vilde unægteligt være morsomt for Dansk Model Sejl-sport, om han gik hen og erobrede Pokalen, saaledes at Danmark kunde komme i Betragtning som Arrangør af Sejladsene. — I Pokalens Statutter hedder det imidlertid, at Sejladsene skal afholdes paa en SØ, og der findes næppe en SØ her i Landet, der vil blive godkendt til dette specielle For-



maal. Det maa dog i denne Forbindelse nævnes, at Københavns Model Sejlklub — Landets ældste Modelsejlklub — stadig holder til paa Søerne i København. Klubbens Formand, Afdelingschef Aage Thomsen, har i mange Aar kæmpet for at faa anlagt en Modelsø indenfor Storkøbenhavn, og det vides, at han for nylig har faaet skriftligt Tilsagn fra Københavns Magistrat om Anlæggelse af en saadan Modelsø paa Amager.”

Kilde: Dansk Sejlerblad 1949 p. 53

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 spartelepoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

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



Værktøj

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

**WEST
SYSTEM®**
BRAND

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.

TÆPPERFALD





Af Carl Mangor, foto Jeremy Davies

Solen skinnede helt utilsløret og Svendborg Sund blinkede så blåt og friskt, at det var en festdag værdigt. Inde i den gamle rørsmedje på Frederiksen var der mere dystert. De frivillige på Danmarks Museum for Lystsejls havde sidste arbejdsdag i hallen.

Det virkede ellers som om museet var lagt på den rette hylde. I 2016 genopstod det på den gamle skibsværftsgrund på havnen i Svendborg, efter de første mange år på Valdemars Slot. Synligheden og slægtskabet med byen var tydelig for de titusindvis af lystfartøjer, der sommeren igennem sejlede

forbi bygningen med dens markante facade: Johan Ankers Drage som halvmodel i størrelse 1:1. Indenfor ganske få sømil fra museet i begge retninger af sundet, er der arealer, hvor danske konstruktører og bådbyggere har været leveringsdygtige i håndværk på høj niveau. En af landets ældste sejlklubber er stiftet her. Man kunne hævde, at museet var kommet hjem.

Det var en virkelig drømmeplacering, da museet kunne lade tæppet gå op for DMfL version 2.0. Den store højde i udstillingshallen muliggjorde, at ikke bare en lang række joller, men også kølbåde, kunne udstilles med mast og sejl. Renovering og vedligehold af museets fartøjer var tilrettelagt, så

besøgende på nærmeste hold kunne følge med i processen. Og så var det pludselig slut. Svendborg Kommune fandt det vigtigt at overdrage bygningen til planer om et teater. Ikke en filial af Bådteatret i København, men sådan et rigtigt landfast teater med scene, foyer og billetsalg, der måske nok kunne begå sig uden en direkte maritim placering. Sådan blev det imidlertid, og ved efterårsferiens slutning 2024 blev den sidste gæst lukket ud.

Hen over vinteren har de over 30 frivillige pakket alt ned. I en tidligere industriejendom på 700 kvm er hele samlingen sat i deponi til bedre tider. Alle fartøjer er møjsommeligt rigget af og enkeltdele henlagt, så de igen kan fremstå på deres oprindelige pladser. Modeller og halvmodeller, udstillede effekter af enhver art, plancher og lærreder er lagt på reoler eller i paller og kasser.

Mandag den 8. september var sidste arbejdsdag på Frederiksøen. Det lærred, der dækkede hele den ene sidevæg, skulle hejses ned og pakkes som det sidste. Heldigvis var der folk til stede, der havde erfaring med håndtering af dug i

størrelse XXXXL, så det kunne i sidste ende pakkes på en Europa-palle.

Og så var der frokost bagefter.

Den første store opgave bliver at indrette et arbejdsdæk. Der, hvor museet trods lukning vil være synligt, er ved udstilling af og sejlads med de sejlene fartøjer. De 7 både, det drejer sig om, skal på land inden længe, så etablering af faciliteter til det arbejde er af første prioritet.

En anden fremtidig aktivitet bliver pop-up-udstillinger på Svendborg havn. Der arbejdes med brug af containere, hvor museet kan drive formidling under beskedne forhold.

Og på lidt længere sigt? Der er konkrete udspil på bordet, som måske kan sikre en permanent placering på havnen i Svendborg. Men der er mange hvis'er, og adskillige instanser skal nikke ja, før det er en realitet.

Lige nu må vi væbne os med tålmodighed, og hvis du ikke allerede er medlem, så kan du hurtigt blive det ved at gå ind på lystsejlad.dk





*”De frivillige på
Danmarks Museum for Lystsejlad
havde sidste arbejdsdag i hallen.”*



Her er Maagen netop restaureret, og Rudolf sejler den på plads. Båden blev restaureret på Xylon yachtværftet i Mannheim.

Rudolf fandt Maagen i en vinmark:

Smukt restaureret, nu skal den reddes igen

Af Simon Bordal Hansen

Vi fik en mail med et nødråb. Mailen er fra tyske Romy, og den handler om hendes nu 90årige gode ven Rudolf og hans smukt restaurerede Maage:

Kære Klassisk Træbåds redaktion,

Jeg skriver på vegne af en god tysk familiebekendt, Rudolf, som nu er over 90 år gammel. For mange årtier siden fandt han en særlig dansk sejlbåd, en Måge designet af Alfred Benzon, i en vinmark i det vestlige Tyskland.

Siden da har han brugt utallige timer og meget omhu på at restaurere båden, og det har været et projekt, han har lagt både hjerte og hænder i gennem mange år. Nu, hvor kræfterne ikke rækker helt så langt, ønsker han blot, at båden kan finde et godt hjem, hvor nogen vil værdsætte både dens historie og det arbejde, der er lagt i den.

Har I nogen idé om, hvordan vi kan hjælpe Rudolf med at finde en god ejer til hans båd? Det er meget vigtigere for ham at vide, at båden kommer i gode hænder, end at han får en god pris for den, og hvis båden endda kunne komme »hjem« til Danmark, ville det gøre en meget gammel mand meget glad.

På forhånd mange tak for jeres tid og hjælp. Med venlig hilsen, Romy

(Jeg har modtaget nogle billeder og oplysninger fra Rudolf, som jeg har vedhæftet.)

Maagen, dansk kulturarv som er ved at forsvinde

Maagen er et stykke dansk kulturhistorie, Men Rudolfs fartøj er et af de få sejlene, der er tilbage.

Maagen udspringer af to af landets den gang store sejlkubber, nemlig KAS og KDY. På KAS hjemmeside er der en god beskrivelse af båden og historien. Her har vi citeret fra KAS hjemmeside:

”Maageklassen blev efter den tids målestok en stor klasse – over 30 Maager blev bygget. Der var både Maagestævner, Maageklub osv. Som så mange andre bådtyper sejlede de mange kapsejladser i begyndelsen, mens de senere fortsatte som turbåde for familier i rigtig mange år.

Maagerne var en smuk bådtype, der blev konstrueret af Alfred Benzon i 1910. Det var bestyrelserne for K.D.Y. og K.A.S. der foranledigede, at denne nye bådtype kom til verden. Man opfordrede alle interesserede til at slutte op om den nye entypebåd, der kan betragtes som en efterfølger til Ællingerne og Ternerne, der også var konstrueret af den meget aktive og produktive Alfred Benzon.

Kjøbenhavns Amatør-Sejlkub anskaffede selv to af den nye bådtype allerede ved klassens start, nemlig bådene ”Knold” og ”Tot” opkaldt efter den tids populære tegneseriefigurer. Bådene med klassenumrene 1 og 3 erstattede klubbens to øvelsesbåde fra 1891 ”Aage” og ”Axel”, der nu havde 20 år på låringen. Senere (i 1920) anskaffedes nr. 2 med det sigende navn ”Maagen”.

Da bådene i modsætning til de tidligere klubbåde var forsynet med kahyt, egnede de sig ikke kun til øvelsessejladser, men også til udlejning og langture.”



Hvordan redde båden?

Der er ikke så lige til at sikre den fine Maage et fortsat liv. Man kan håbe, at der dukker en seriøs dansk køber op, eller at en af landets fartøjsbevarende fonde sikrer økonomi til at få båden til Danmark og opbevaret i en hal. Og i så fald, skal der jo også skabes et ejerlaug omkring båden. Måske er der interesse i KDY og/eller KAS, som er så fint knyttede til bådtypens historie.

DFÆL har ikke økonomiske midler til at at opkøbe fartøjer, men vi vil gøre hvad vi kan, for at finde andre, der kan påtage sig opgaven med at sikre sådan et stykke dansk kulturarv.

Vil du være med

Hvis du er interesseret i at være med til at redde båden og få den på danske hænder igen, så er jeg tovholder på sagen, kontakt:
Simon Bordal Hansen,
mail: simonbordalhansen@gmail.com



En Maage i Københavns inderhavn 1923.

For neden Maagens rigtegning.

Kilde: KAS hjemmeside



Für Aufsehen unter Kennern sorgte dieses besonders schöne, 90 Jahre alte Segelboot, das normalerweise an der Xylon-Werft zuhause ist. (Foto: Carola Raab)

Mühlauhafen Mannheim . Hafenfest 28. 8. 2010



Fra Rudolfs fotoalbum.

28. 8. 2010

Øresund på Langs 2025

Af Nicolai Juel Vædele, foto: Jesper Witt Sørensen

Forestil dig træbådsnørder og sømænd i alle aldre forsamlet fra hele Danmark og med tilløbere fra Tyskland, Holland og Sverige. Skippere og besætninger på elegante skøjter, store skonnerter, meterbåde og galeaser. Alle har én ting til fælles: de elsker at sejle og dyrke fællesskabet ombord på de gamle skuder, mens de sejler på Sundet med de københavnske tårne og spir i baggrunden og op langs den nordsjællandske kyst mod Hamlets slot.

Sådan så Øresund på Langs 2025 ud, da de smukke skuder lagde fra kaj i Svanemøllen og blev sendt mod Helsingør af dommer Joakim Quistorff Refn lørdag morgen.

Fra fredag den 8. til søndag den 10. august 2025 blev Øresund igen skueplads for den årlige kapsejlad, der samler klassiske lyst- og erhvervsfartøjer til skarpe dystere og storlået sejlad mellem København og Helsingør.

I år med rekordmange deltagere idet hele 55 fartøjer var tilmeldt fra de mindste sprydstagejoller til store skonnerter. Også med skippere og besætninger, der ikke har rødbede-farvet pas og fartøj med dansk nationalitetsbevis, hvilket viser at kapsejladsen er ved at blive en tradition også for de klassiske miljøer i vores nabolande.

Arrangørerne – Maritimt Værksted Hal16 med Henrik Burchardi i spidsen i samarbejde med Københavnske Træsejlere, K.A.S., M/S Museet for Søfart m.fl. – slog endnu en gang fast, at Øresund på Langs er Danmarks største fælles kapsejlad for blandede klassiske lyst- og erhvervsfartøjer. På tværs af klasser blev der sejlet fair og tæt, og ved spidsningerne ind mod mål i Snekkersten tegned master og gaffelsejl silhuetter mod den svenske kyst og Helsingborg. "Vi elsker de gamle skibe, der sejler endnu – og alle jer, der sejler med dem," lød det forud for weekenden fra en af medarrangørerne.

Fredag aften efter en bygeblæst opvarmingsdyst rundt om Middelgrundfortet, var der skippermøde og hygge i K.A.S og med et meget fint setup med mad og hygge. Lørdag gik den første start 09:10, og fartøjerne stak nordover med alt hvad de havde. Imens besætningerne kæmpede sig mod mållinien ved Snekkersten havn, stod Mette Brask for den tørskoe-de del af arrangementet på Helsingør havn. Demonstration af de gamle håndværk på kajkanten, bl.a. smedning, sejlma-geri og bådebygning var repræsenteret. Det blev sejlet med modelskibe i havnebassinet og Jens Glindvad sejlede gæster rundt i 3 smakken Susanne. Da alle fartøjer var kommet til kaj, kunne besætningerne nyde en pilsner ved receptionen på Fyrskibet, og Helsingørs borgmester Benedikte Kjær



holdt en strålende tale. Klokken 18 kulminerede det sociale program med festmiddag i Hal16, præmieoverrækkelser og musik efter kapsejladsen – præcis den blanding af sejlads, håndværk og kulturarv, der gør Øresund på Langs til et “get together” for hele sejlermiljøet. Det var dejligt at se mange unge ombord. Der blev uddelt præmie for yngste besætning, der gik til spidsgatteren “Blomsten” med en gennemsnitsalder på 21 år. Ud på natten var der masser af liv ombord på fartøjerne i Historisk Havn Helsingør.

Der var vind, vejr og variation i rig og skrogtyperne og som sædvanlig en kapsejlads, hvor håndlag og trim talte. Øresund på Langs 2025 bekræftede, at klassisk kapsejlads ikke kun er sport – det er levende maritim kultur, der samler hele sundet om ægte sejlgilde.

Vi glæder os til at se jer igen i 2026. Næste år afholdes ØPL fredag 7. august - søndag 9. august 2026

DFÆL

Nyt fra foreningen

Bestyrelsen søger nye medlemmer

Det har tidligere været omtalt her i Klassisk Træbåd, at vores bestyrelse trænger til nye kræfter. Og i dette nummer kan du læse, at vores kasserer og bogholder igennem mange år, ønsker at fratræde ved generalforsamlingen i marts næste år.

Vi ønsker ikke at male med en vis herre på væggene, men det skal omvendt heller ikke ignoreres. Bestyrelsen trænger til nye medlemmer som ønsker at bidrage til at fastholde, og meget gerne øge aktivitetsniveauet. Der er en del administrative opgaver, der skal løftes, men også arbejdet med at skabe fokus på foreningens kerneopgaver, trænger til opmærksomhed.

Hvis du har mulighed for at afse tid til at deltage i bestyrelsesarbejdet, hører vi meget gerne fra dig. Kontakt næstformand Ole I Olsen eller redaktør Preben Sørensen og hør mere om arbejdet.

Ole: Mobil: +45 2087 2400 eller e-mail: strixole@outlook.dk

Preben: Mobil: +45 2175 2070 eller e-mail:

preben@rather.dk

De første 30 fartøjer

Vi har samlet alle de fartøjer, som indtil videre har modtaget et Registreringsbevis fra DFÆL. Går du og overvejer at få et bevis på ægtheden af dit fartøj? Så sidder vi klar til at hjælpe.

Vi har lavet en liste over de fartøjer som indtil nu har fået Registreringsbevis.

Registreringsbeviset gives ejeren af fartøjet og er gyldigt så længe man er medlem af DFÆL. Ved udmeldelse af DFÆL er



Registreringsbeviset ikke længere gyldigt. Og hvis fartøjet, som Registreringsbeviset omhandler, handles til anden side, er Registreringsbeviset heller ikke længere gyldigt. Et nyt Registreringsbevis kan udstedes til den nye ejer af fartøjet, hvis den nye ejer har et aktivt medlemskab af DFÆL. Det er nemt at komme i gang!

Se listen med de 30 fartøjer

Liste over alle fartøjer med Registreringsbevis finder du på hjemmesiden under Fartøjsregisteret og her kan du også bestille et bevis.

Registreringsbevis Udstedt af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer					
Fartøjens navn / Name of vessel					
Undine					
DFÆL-Fartøjnummer / Vessel number		Ejer / Owner		Medlemsnummer / Member number	
1215		Elbe Andersen		1587	
Bådtype / Boat type		Bådelængde / Boat length		Registreringsår / Building year	
Spidsgatter		55 m2 Klassestidsgatter		Fyr eg. Akasie	
Bådekonstruktør / Constructor		Bådeværk / Boatwork		Byggeår / Year of construction	
Aage Utzon		Lilleøværftet		1937	
LOA / LOA		Bredde / Beam		Skjold / Rigging	
9.98 m		2.8 m		Bermuda	
Udplacering / Displacement		NSL / New Net Length		Skjoldnummer / Sail number	
5.9 t		6.2		S 55 D1	
Længde / Length		Bredde / Width		Skjold / Sail area	
21.9028488		1.9 m		55 kvm	
NSL / New Net Length		21.9028488		Skjold / Sail area	
6.2		1.9 m		18 HK yanmar	
Forretnings / Account					
Harpunloggen (2021)					
Formand, DFÆL					
02.02.2023					

Undine var et af de første fartøjer med Registreringsbevis.

Yachtloggen er flyttet ind!

Af Preben Sørensén

Det er nu muligt at søge efter fartøjer fra de to gamle registre fra 1937 og 1962

Tilbage i 2015 blev et ambitiøst projekt igangsat. Sammen med Danmarks Museum for Lystsejlad (DMfL) og Svendborg Museum, søgte DFÆL om midler til at få digitaliseret to fartøjsregistre, som kun forelå i papirudgaver. Der var tale om "Kendingsbog for Danske Lystfartøjer" der blev udgivet i 1937 af Albert Larsen fra Ærøskøbing og "Danske Både" der blev udgivet af Dansk Sejlunion i 1962. To meget centrale registre over lystfartøjernes tidlige barndom og frem til at træbåden langsomt bliver afløst fra glasfiber.

Samtidig med at de to registre blev digitaliseret, blev der sideløbende taget initiativ til at skanne mange af de tegninger, som blev opbevaret af DMfL. Godt 2.500 tegninger blev skannet og gjort tilgængelige digitalt.

Ny plan for Yachtloggen

Alt dette materiale har der siden 2016 været arbejdet hårdt på at få gjort tilgængeligt. Omkring årsskiftet 2018 blev hjemmesiden Yacht-loggen åbnet og siden har begge arkiverne været tilgængelige. Hjemmesiden blev lanceret med en række uhensigtsmæssigheder, som siden, af en flok af frivillige og DFÆLs bestyrelse, er forsøgt løst uden stort held.

Derfor blev en ny plan lagt i 2023. Der blev etableret en ny styregruppe med repræsentanter fra museumsforeningen omkring DMfL og DFÆL og det første initiativ blev at få data overført fra det eksisterende Yachtloggen til DFÆLs fartøjsregister.

Kom indenfor!

Det arbejde er nu gennemført og vi kan derfor invitere indenfor til premiere på det nye Yachtloggen. Sammen med DFÆLs fartøjsregister, der består af godt 1.100 fartøjer, er de to andre registre nu søgbare. Og vi er så småt gået i gang med at få registrene til at "tale sammen".

Flere fartøjer optræder i alle tre registre, eller blot i to. Ut-

zons 30 m2 klassespidsgatter Annie fra 1937 er et eksempel på et fartøj, som både findes i Kendingsbogen fra 1937, i Danske både fra 1962 og i DFÆLs fartøjsregister. Toldkrydseren Bukefalos findes både i '37 og '62, og Sekita i DFÆLs register finder vi i også i '62 og '37-registret. Sidstnævnte under navnet Can 2. Sekita forliste i 1997 men findes stadig i registrene. Der er nemlig tale om både historiske dokumenter og for DFÆLs fartøjsregister også en aktiv database over den aktuelle viden om lystfartøjer gennem tiderne.

Det er et møjsommeligt arbejde at finde og registrere de fartøjer, som har samme oprindelse i de tre registre, men i de kommende måneder vil vi stille og roligt få taget hul på opgaven og få skabt forbindelser mellem fartøjerne.

Historisk og aktuelt

Kendingsbogen og Danske Både kan vi ikke ændre på. De består af de fartøjer som fandtes på tidspunktet for registreringen og selvom vi kan se at der indimellem er registreret forkerte årstal, en forkert rigtype eller lignende, bliver der ikke ændret på dette. Kun hvis der er egentlige fejl, som er sket ved indskanning, vil vi rette oplysninger. Men for DFÆLs Fartøjsregister er der altid åbent for tilføjelser og rettelser. Eller nye fartøjer, der opfylder registerets målgruppe.

Du er også meget velkommen med ændringer og tilføjelser. Har du tjekket om dit eget fartøj findes? Og er oplysningerne rigtige? Det er nemt at lave forslag til ændringer og vi vender hurtigt tilbage, hvis der er spørgsmål til det, du foreslår.

Forbedringer på vej

Styregruppen der er nedsat, vil arbejde videre med forbedringer af registrene og der er flere ønsker på arbejdslisten. Arbejdet er vigtigt men også interessant – det er spændende at sikre og formidle mere end 100 års kulturhistorie. Fartøjerne fortælles både hver især en historie og de forskellige perioder, bådtyper, konstruktører og værfter giver et samlet billede af udviklingen omkring Danmarks sejlede kulturarv, livet omkring kysterne og de mange mennesker som har og fortsat færdes her.

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,
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

Kapsejladser

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

8. oktober

Klassisk Træbåd 164 udkommer

3. november

Deadline Klassisk Træbåd 165

8. december

Klassisk Træbåd 165 udkommer

2026

2. februar

Deadline Klassisk Træbåd 166

5. marts

Klassisk Træbåd 166 udkommer

27. marts 2026

Deadline Klassisk Træbåd 167

4. juni 2026

Klassisk Træbåd 167 udkommer

Kom med i kalenderen

Vil du have et arrangement med i kalenderen? Så kontakt redaktionen, bladet@defaele.dk

Bogholder og kasserer efterlyses

NY KASSERER TIL DFÆL

I snart mange år har Dorte været først bogholder og siden kasserer i DFÆL, og hun ønsker nu at blive afløst på posten. Dorte genopstiller ikke til bestyrelsen, hvorfor en afløser senest skal være klar på generalforsamlingen i foråret 2026.

Interesserede opfordres til at kontakte Dorte på mail: dorte.erik@hotmail.dk - eller på 20107141 for at høre nærmere om de opgaver, som er knyttet til funktionerne som bogholder/kasserer.

Nordisk Krydser Dorina

Bygget i Næstved 1947 til Direktør Herman Jørgen Kähler, vundet Sjælland Rundt i 1950'erne. Oprindeligt navn Bolette.

Bermudarigget med storsejl, rulleforstag m/genue og spiler

Tegnet af Robert Jensen og bygget af B. Groth Hansen, Næstved Bådeværft i 1947

Lærk på eg og med indenbords Yanmar 8HK diesel

Dimensioner: 10,54 x 2,04 x 1,29 m. 3,800 Brt.

Hjemmehørende i Træskibshavnen Århus

Prisidé: 35.000 DKK

Findes i DFÆLs fartøjsregister: Dorina

Kontakt:

Henrik Gamsgaard

Mobil +45 4011 6022

Mail Henrik.Gamsgaard@gmail.com



Starminx

One off Sailor, designed and built for regattas. Alfred Mylne design.

Built at Alfred Mylne's Bute Slip Yard, Scotland 1953-1954.

Hull is mahogany on eike rafters. Teak deck glued in place. Deck and cockpit renewed in 1995.

Very quiet stable and very fast sailing boat, tilts very little and very light on tiller.

Photographed by the "Brooks of Cowes". Photos on board. Article written in the Yachting Monthly in 1956 (3 pages).

Present owner lived aboard for 13 years. In Nieuwpoort Belgium, Risør Norway and Samsø Denmark.

Price: For sale for € 15.000

Length: 10.50 m

Width: 2.90 m

Draught: 180 cm

Displacement: 7,500 kg

Ballast: 3,500 kg

Year of construction ship: 1953

Engine: Vetus Mitsubishi, 20 hp

Visit website for more photos: <https://starminx.com>

Contact Willem Schreinemachers:

mail: ws@starminx.com

Tel: +32(0)475735929 / +45 50650961



Storebro Havsörn, 1. årg. 1964

Meget velholdt Storebro Havkrydser, Havsörn 1, med hvidmalet mahogni skrog, og blank lakeret mahogni kahyt. Teak på dæk og cockpit. Båden er meget veludstyret, og løbende optimeret gennem årene, så den i dag fremstår som en meget flot liebhaver båd. Båden bliver beundret såvel i havn som på havet.

Udstyr: se webannonce i www.defaele.dk/koeb-og-salg/baade-saelges

L: 9,41 m. - B: 2,75 m. - Dbg.: 1,65 m. -

Depl: 3.600 kg.

Pris: 99.900 DKK.



PÅ KRYDS OG TVÆRS MED DFÆL

	ROMAN	STAM- TRÆ	LÆG VÆKI	STILLING	AMERI- KANSK OLIE		ROVFLUGL STEDORD		STÆVNE	FEST	NK D 18	PARKE- RING	FOR- STANDER	UDTALT	UNG- DOMS ORG.		TYND SNOR
1							RUND- HOLTET NEVØ										
SMART BEMÆRK- NING						4		54				FUGL				FINSK BY	
							ATLAS					FLAD ENDE					
MAND			1				SPIDST VÆRKTØJ	SUK SIBIRISK BY				HAND- LING					
												SMERTE				STEN	
	2				RUSS. KLOVN						RETNING						
					BUR						FAVNER						
ERHVERV			3	B R Y S T				SNOR				HELT			7		
ROVDYR								KÆLE				HAVES					
				LEDIG			5		6	HØSTGREJ					MORFAR		
										MADVARE					PRIVAT		
JORDLAG				TYSK SERIE- MORDER	10				TRIUMF					SØ- AFMÆRK- NING	UNDER- SØGELSE	ØKO- SYSTEM	2
				501					HØJTID								
HUSDYR			9		WIRE		3	MANDS- NAV	VISE				P I G E		8		FRANSK BY
								BEHAGE- LIGT									MÅL
		4															
		GLETSJER															
OBS				VÆGT		DRENG			P T			KLAGE- DIGT					AREAL- MÅL
				KOMM. LANDSF.		RET- NING											
VEJR- MEL- DING								11				IRSK WHISKY- GLAS			OMKRING		
																VÆGT	
SIJUSKET NAVIGA- TION													PRIKKEN OVER ?'ET				

Gorm

- 1 Læsiden, når det blæser fra højre
- 2 Knob, der kan sammenknytte to ender af UENS tykkelse
- 3 70 m² motorsejler
- 4 Ældre form for bundprimer

Se løsningen spejlvendt på hovedet.
God fornøjelse!

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

[illegible]

*Her kommer Ole Olsen sejlene med Strix, en Brandt-Møller konstruktion, som Ole har sejlet både danske og skandinaviske farvande tynde med gennem mange år. På alt andet end bidevind er Strix hurtig.
'Billedet er taget af Søren Stidsholt Nielsen ved stævnet Øhavet På Tværs, hvor Ole og Strix da også løb med 1. præmien i deres sejlads.*

