

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr. 165 vinter 2025

- ★ Træbåd og sølvror
- ★ Nordisk Klinkbådskonference
- ★ Klimasikring af den åbne jolle
- ★ Kragejollen

A wooden sailboat with a large red and yellow striped sail is sailing on a blue lake. Four people are on board, and another smaller sailboat is visible in the background.

Historien om en Gokstadbåd fra Solvang



Nr 165, vinter 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

Layout

Mathilde Hosbond

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 hjemmesiden gratis, når der annonceres i bladet.

Næste nummer

Deadline 2. februar 2026.

Medlemsoplysninger

Husk at du kan se og ændre dine medlemsoplysninger på hjemmesiden. Er du flyttet, har du fået ny emailadresse 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

ØHavet, 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
birgerbp@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>Indkaldelse til generalforsaling</i>	4
<i>Nye medlemmer</i>	5
<i>Efterårssejlad, ulykker og hjælp fra gode venner i DFÆL</i>	6
<i>Klimasikring af den åbne jolle</i>	11
<i>Nordisk Klinkbådskonference</i>	14
<i>Historien om en Gokstadbåd til Solvang</i>	17
<i>Øhavet på tværs - 2026</i>	23
<i>Svigtende levering af Klinisk Træbåd</i>	24
<i>Kragejollen</i>	26
<i>Træbåd og sølvrør</i>	29
<i>En tur til Århus - sommeren 1990</i>	33
<i>Bådannoncer</i>	36
<i>Krydsord</i>	39

Billedet på forsiden:

Fra artiklen *Historien om en Gokstadbåd til Solvang*

Indkaldelse til generalforsamling

Bestyrelsen byder hermed velkommen til generalforsamling i DFÆL

I år holder vi den hos Svendborg Amatør Sejlklub,
Færgevej 19, 5700 Svendborg.

Lørdag den 14 marts klokken 13:00

Selve generalforsamlingen begynder kl. 13, men fra kl. 12
er der en let frokost.

Dagsorden, materiale og nærmere information om gene-
ralforsamlingen vil blive annonceret på hjemmesiden og
i nyhedsbrev først i det nye år og efterfølgende i forårs-
nummeret af Klassisk Træbåd.

Velkommen ombord!

I 2025 meldte ti medlemmer sig ind i vores forening.

Klassisk Træbåd og DFÆLs bestyrelse byder dem alle hjerteligt velkommen.

Vi håber I finder jer godt til rette.

Navn	By	Indmeldt
John W. Levin	Vester Skerninge	Februar
Johan Fischer	Svendborg	Februar
William Bencke	Assens	Maj
Willem Schreinemachers	Samsø	Maj
Christian Carl Christiansen	København NV	Juli
Anders Vestergaard Olsen	Odense N	August
Jan Kjeldsen	Lejre	August
Brian Lund Nielsen	Faaborg	September
Janus Spiten Fabrin	København	Oktober
John og Else-Marie Laugesen	Roslev	November

Efterårssejlads, ulykker og hjælp fra gode venner i DFÆL

Af Ole I. Olsen



"Stix" på vej mod nye mål (foto taget fra Kpr. Frederiks Bro)

Her ved sæsonens afslutning (den 7. oktober), vil jeg forsøge at klemme det sidste ud af sommeren. Vejret er rimeligt, og udsigten for de kommende dage er fin.

Jeg provianterer til et par dage, og stævner nordud gennem Kpr. Frederiks Bro kl. 10.30 som den eneste båd. Jeg har ingen plan for sejladsen, men da vinden er SE, så kommer alle sejl op og maskinen stoppes.

Rørvig kunne godt være et mål, men med den vind er der måske lidt uroligt her, så godt 2½ time senere anduves Hundested. Efter en lidt sen frokost og en lille lur på SB køje, hører jeg en båd manøvrere tæt på mig – op og se!

Det viser sig at være en gammel sejlerkammerat fra folkebådstiden – han sejler nu i en ældre Najad 34. Vi får en øl og snakken går.

Nu var det sådan, at der netop nu er fuldmåne, og sådant får jo folk til at gøre sære ting. Også os! – I løbet af en times tid har vi foranstaltet en gentagelse af fordums tiders "Hesselø Rundt". Fra Hundested, rundt anduvningstønden til Isefjorden, rundt Isofase fyret ved Sjællands Rev og rundt om Hesselø, inden der returneres til Hundested. Udover søvejsreglerne, så kun den ene begrænsning: "det er forbudt at falde overbord". Kl. ca. 18, står vi ud af havnen, sætter sejl, og afsted går det – nå, ja kun meget lille vind, så det går småt.

Nu er der fin rumskødssejlads ud af fjorden, og også herfra til Iso-fasen – det er jo noget som jeg kan lide. Morilden glimter, og jeg forsøger at fotografere, men det lykkes ikke – lutter billeder af mørkt vand.

Til gengæld er jeg kommet godt i forhånden, da jeg runder fyret lidt over midnat – månelys i perioder, lidt diset inde mod land, og rigtig eventyrstemning. Holder kontakt med Jørgen via VHF, og serverer en stor kop minestrone-suppe, da det begynder at blive lidt koldt.

Egentlig kunne jeg godt sætte autopiloten på, tænde for olie-fyret, og gå indendørs i shorts og T-shirt, men nu er vinden spids – tiltaget en smule, måske 5 -6 sek, og derfor må jeg håndstyre, hvis placeringen skal forsvares. Kan se at Najaden går lidt højere end mig, men ikke mærkbart hurtigere – det bliver vist en lang nat!

Vi havde ikke nogen aftale om mærkerne ved Hesselø, så et kort skippermøde måtte arrangeres – både nordmærket ved NW-revet, og sydmærket ved SE-revet skal respekteres!. Tænker lidt på sejladserne i 1970'erne uden GPS, blot med et lille kompas, en sejlspind som lineal, og en plastske med gradinddeling – nå men dengang fandt vi da også frem.

I den svage, svage, næsten ikke eksisterende morgendæmring, rundes Hesselø SE, og nu er det "bare" de 13 -14 mil tilbage mod Hundested – stadig først, men kun med 3-400 meter – mere suppe!. I starten går det med et par tommers slæk på skøderne, men om det er afdrift eller strømmen eller begge dele ved jeg ikke – jeg må gå så højt som den gamle træsko kan, og det koster! Ved Isefjordstønden er jeg nok ½ sømil bagud, og det ændrer sig ikke.

Glædelige gensynsscener på kajen, og et overdådigt morgenbord med Fernet Branca, kaffe og nybagt brød fra Strix' ovn. Og så på køjen! – og dagen efter, hjem til Skovnæs. Se det var den nemme del: Nu forestår afrigning og senere optagning. Jeg foretrækker at få båden på land 15 – 20 oktober – ofte rimeligt vejr, og lidt tørrere i luften, så båden kan sættes til at "sove" i nogenlunde tør stand. Egentlig begyndte det nu meget godt – jeg fik forsejlet ned i dejligt tørvejr – "Torben en-arm" kom og hjalp med at lægge sejlet sammen,



Beddingsvognen med- og uden lastvognshjulene.



og få det indenbords. Dagen efter lykkes det mig at tabe mesanbommen, med sejlet påsat, i havnen! Sikken et roderi at få op, spulet og tørret! Det gik der en dag med.

Storsejlet var jeg mere forsigtig med, men det var så tungt at jeg måtte efterlade det udenfor en nat – metrologerne havde lovet tørt hele natten, men tirsdag morgen stod det ned i stænger, da jeg vågnede – nå det tørrer nok inde i vores lille havneskur "Det grønne Palæ". Masterne fik jeg af hurtigt – lidt for hurtigt – idet mit flagspil på mesanmasten kom i karambolage med Pers kran og knækkede.

Afrigning af masterne er tungt, men foregik i god ro og orden – uden skader. Olieskift på maskinen medførte kun et lille brandsår på højre tommelfinger – jeg strejfede lige udstød-



Sådan et leje må da fungere perfekt?

ningsmanifolden med et let tryk på knapt 100 kg. Oliespildet i bunden af båden var minimalt. Peter ("Pepita") havde lovet at hjælpe med at lægge masterne på plads, køre frostvæske gennem kølesystemet, og klargøre beddingsvognen. Måske skal jeg forklare at "Strix" har sin egen beddingsvogn der kan køre på beddingens skinner og påsættes lastvogns-



På blokvognen.

hjul, så den også kan køre på landevej. Vognen er kun knapt 20 år gammel, hjemmebygget af skrotdele fra en ophugger, så der kan jo ikke være noget i vejen med den!

Den første del gik fint, men da Peter skruede det næstsids-te lastvognshjul af vognen, så brød helvede løs! – Ikke at Peter

gjorde noget galt, men han stod og rokkede med hjulet – på langs og tværs - og så helt forkert ud i ansigtet.

Det viser sig at det ene hjulleje er defekt – helt defekt. Hjulet ville slingre 10 -12 cm fra side til side (med "Strix" ovenpå) - og til sidst ville dækket være krænget af, og landevejen ville lide skade – en skade, som det ville være nemt at spore synderen til!

Om dette er en ulykke, kan måske diskuteres, men ærgerligt! Ingen problem – konstaterer Peter – der skal bare to nye hjullejer i! Nu er vi udenfor min komfortzone, men med omhyggelige instruktioner, lander jeg ved "Jørlunde Maskinforretning" straks næste morgen, og anmoder om at tale med den lokale verdensmester i hjullejer. Jeg har medbragt en stor bærepose af "skrammel" fra de gamle lejer, og efter at "verdensmesteren" havde slebet lidt på nogle lejeskåle og lign. så kunne han oplyse at der er tale om lejer fra en Bedford lastvogn, men at den – da Bedford og General Motors samarbejdede – havde amerikanske lejer – tommemål ganske vist, men amerikanske tommer. Jo – vi kan godt bestille nye lejer – på ordre, men de koster 5.900, - plus moms, - pr. styk - og kan leveres om 3 -4 mdr. Nu er gode dyr rådne!

På den anden side – den aksel som hjulene sidder på – er jo en skrottet forbro fra en lastbil. Hvis man nu kunne finde en anden forbro – og helst med de samme hjulstørrelser/bolt-afstand og huldiameter? Tommy – min desværre bortgangne bådmakker – sagde jo altid: "hvis nogen har samlet det, så kan jeg også adskille det".

Selv Tommys svejsninger må vel kunne skæres over, og den gamle aksel byttes ud med en ny/anden! Timers søgning på nettet førte til et møde på "Holms Lastvognsophug" på Vestsjælland. Peter og jeg blev enige om at akslen som ejeren havde fundet frem, var o.k., så den blev læsset på min trailer (350 kg), kørt til Jægerspris og læsset af (Pers traktorkran).

Tirsdag d 28. okt. kom Henrik med den store kranvogn, og kørte bådvogn og "Strix" op på bådværftet – her er der lettere adgang til 3 faset strøm, trykluft, rent vand osv.

Imedens alt dette foregår, så står båden betydeligt på næsen – hvilket med det herskende vejrlig medfører, at hele fordækket står under vand (lønningen er ca. 12 cm høj), og tilsvarende står der ca 10 cm vand i cockpittet – det kan ind sugningen til mit oliefyr ikke lide, men det drypper da ud inden selve fyret. Normalt så "overfalder" jeg bådbunden med min højtryksrenser minutter efter at den er på land, men alle disse begivenheder har gjort at den nu har stået i næsten 2 døgn



Den ny aksel – skal "bare lige" monteres, efter at den gamle – også "bare lige" bliver fjernet. Nå – så nemt er det bare ikke -Tommys svejsninger krævede mange mærkelige friskæringer, og til sidst skar vi bare den gamle aksel over, og monterede den nye 20 cm "agten" for den oprindelige.

uden afrensning – det kom jeg til at fortryde – det tog 4 ½ time at rense den ordentligt – jeg var gennemblødt, og mit knæ lignede en bikube. – ØV!

For det ikke skal være for nemt, så viste det sig at Pers traktorkran ikke ville starte! Mange timers bøvl og undersøgelser afslørede, at en lille slange mellem fødepumpen og højtrykspumpen lækkede. Det var heldigvis forholdsvis nemt at skifte denne og tirsdag den 4. november kom "Strix" endelig i læ i teltet.

Nu skal jeg have en pause fra alt der har med båd at gøre!



Klimasikring af den åbne jolle

Af Preben Sørensen

De sidste 25 år har jeg været stolt og glad jollesejler. Nogle timer på fjorden i en Lynæs-jolle kan være både hyggelig og dramatisk og aldrig kedelig. En åben jolle på 12-15 fod rummer muligheden for 100 års eventyr og jeg har sjældent været så tæt på naturen, som i min lille jolle. I 24 år sejlede jeg Lillebjørn, en Tom Jeppesen fra 1982 og det sidste år har jeg lånt Luna, som er bygget af Ture Møller på Vikingeskibsmuseet i 2006. Eventyrene foregår oftest på Karrebæk Fjord som, med sine mange flade grunde og til tider kraftige strøm, giver tilpas med udfordringer.

En ting har jeg dog længe haft bøvnl med – og den sidste år-række har problemerne vokset sig større. Vand fra oven! I sig selv er det jo ikke noget stort problem med en regnbyge eller to. Men når der falder 30-100 millimeter på en dag, og tilsvarende de efterfølgende tre dage, er jollen hurtigt halvt fyldt. Det er sket et par gange at jeg har fået venlige men lidt paniske opkald fra folk i havnen: Din båd er ved at synke! Og jeg har i hast kørt på havnen med pøs og øse.

Innovative løsninger

Jeg har forsøgt med forskellige anordninger. Først forsøgte jeg mig med Den svenske Länsmans läns-pump. Den fungerer ved at en lille manuel envejspumpe er monteret på en fortøjning. Pumpen har monteret en slange, som ligger under dørken i jollen. Der er et lille filter monteret. Bådens naturlige bevægelser medfører at der stille og roligt pumpes vand ud. Vældig godt tænkt og formentlig en god løsning hos

mange. Men min plads i havnen er i del allerinderste hjørne, hvor der stort set ikke er nogen bevægelse, medmindre vi har en regulær storm.



Fortøjningspumpen fra Länsman

Et besøg i en norsk jollehavn for mange år siden, kaldet minderne frem om en lille anordning, som flød udenfor jollen med en flyder, monteret på et rør. Jeg brugte mange timer på at søge på det store Internet og jeg fandt den endelig hos en norsk forhandler... som ikke sendte til Danmark. Efter lidt besvær fik jeg den hjem med hjælp fra sønnen, der var på Erasmus-ophold hos vores broderfolk. Den fungerede faktisk. For en stund. Igen var bådpladsen et problem. Stillestående

brakvand medførte efter nogle uger at pumperøret stort set var groet fast med diverse sedimenter.

Solen blev min ven

Det havde hele tiden ligget som en mulighed, om end lidt besværlig: En soldrevet 12-volts pumpe burde gøre jobbet. Lunas ejer havde haft den samme tanke og overleverede nogle af de stumper, som skulle blive til min prototype.

Hjemme i værkstedet blev diverse ledninger, sikringer, bokse og loddekolbe fundet frem. Jeg måtte en tur i den



Den norske bølgepumpe

lokale Biltema og finde en egnet laderegulator og det hele blev flikket sammen.

Efter et par forsøg havde jeg løsningen. Og indtil videre har den klaret sig fortrinligt. De sidste uger er der faldet voldsomt meget regn, men batteriet har endnu ikke løbet tør, men det har jollen til gengæld været.

Her er ingredienserne:

En automatisk lænsepumpe med indbygget flyder. Tænder når vandet stiger i jollen og slukker når der er lænset færdig – pris ca. 1000 DKK.

- Et 12 volts gastæt motorcykelbatteri, som ikke kræver vedligeholdelse og påfyldning af batterivand - 200 DKK.
- Et solpanel – i dette tilfælde et polykrystallinsk til ca. 400 DKK
- En laderegulator til at beskytte batteriet med overopladning og afladning når solcelle-energien strømmer ind – 100 DKK
- Et voltmeter, så jeg kan se om der er strøm på batteriet – 50 DKK
- En kontakt til at starte pumpen – den fulgte med.
- En 7amp sikring til 2 DKK – bare fordi.
- En boks til at samle det hele i – 40 DKK.

Samlet pris ca. 1.700 DKK. Ja, okay – jeg har set færdige løsninger til nogenlunde samme pris. Men det er jo ikke meningen!



Polykrystallinsk solpanel



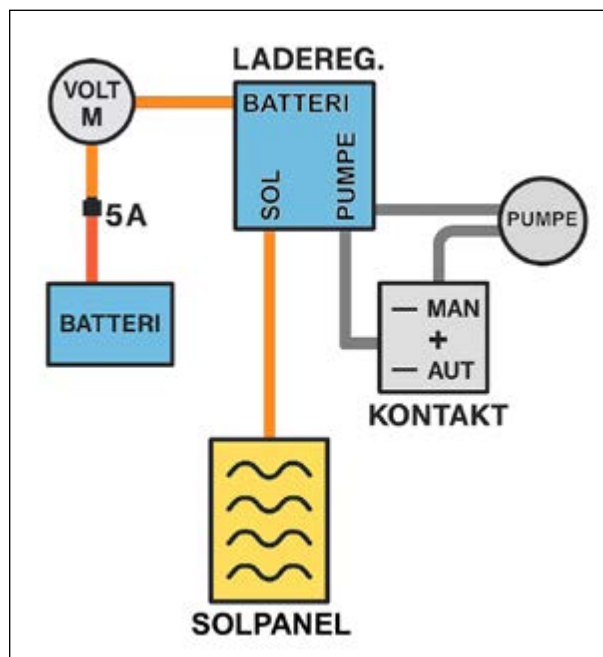
12 V batteri



Kontrolboksen som indeholder laderegulator, sikring, kontakt og voltmeter



Automatisk pumpe



Luna i det fjerneste hjørne af kanalhavnen i Næstved

Nordisk Klinkbådskonference i Finland, september 2025

Af Søren Nielsen, Vikingeskibsmuseets båddeværf



En finsk brugsbåd deltog i kapsejladen. Foto: Søren Nielsen

Den 4. – 6. september 2025 blev den anden nordiske konference om den levende kulturarv om de Nordiske Klinkbådstraditioner afholdt i Finland. Den første konference blev holdt på Vikingskibsmuseet og Kystliv Holbæk i 2023.

Hvad er det, UNESCO anerkender?

I 2021 anerkendte UNESCO en fælles nordisk ansøgning om at få De Nordiske Klinkbådstraditioner, som har rødder tilbage til før vikingetiden, på den repræsentative liste over "menneskehedens umistelige immaterielle kulturarv", som UNESCO udtrykker det. Det var en kæmpe anerkendelse og et boost til de bådebyggere, sejlmagere, rebslagere, frivillige bådelaug, maritime foreninger, personer og grupper, der bygger, sejler og vedligeholder de nordiske klinkbyggede både.

Det er altså ikke de konkrete, klinkbyggede både, der er kommet på UNESCOs liste. Det er de mennesker, der bygger bådene og bruger dem i alle områder af de nordiske lande; Island, Færøerne, Norge, Sverige, Ålandsøerne, Sápmi, Finland - og Danmark naturligvis.

Disse både er forskellige i alle Nordens lande, men der er én fællesnævner, og det er det klinkbyggede skrog. Klinkbygningsmetoden kan føres tilbage til før vikingetiden.

Hvordan holder vi traditionen levende?

Et af hovedspørgsmålene for konferencen i Finland var, hvordan vi sikrer, at der også fremover er mennesker, der interesserer sig for at holde disse

traditioner levende. Bådebyggere, sejlmagere og rebslagere bliver kun gode håndværkere, hvis de har opgaver i ordrebogen. Så hvad kan vi, som er interesserede i den maritime kultur, gøre for at der fremover er ordrer til disse håndværkere?

Vi kan markedsføre de klinkbyggede småbåde på en måde, så flere opdager, at det er en reel mulighed at vælge en traditionel, klinkbygget træbåd, når de vil ud på vandet og nyde sejladser og friluftslivet. De traditionelle både er også perfekte, når der skal undervises i sejlads, friluftsliv og maritime kulturarv på højskoler, efterskoler, friluftvejlederuddannelser mv.

Vi skal skabe større interesse for de maritime håndværk og pege på, at de traditionelle klinkbyggede både kan bidrage til et regenerativt kystfriluftsliv, hvor fokus ikke 'blot' er på



Gamle klinkbyggede både blev undersøgt. Foto: Søren Nielsen

sejladsen og friluftslivet, men også på kystnaturen, og at bidrage til dens trivsel og genopbygning. Er du lei af plast i havet – køb en trebåt, - som Oselvarverkstaden, et vestnorsk træbådebyggeri, markedsfører sine klinkbyggede småbåde på.

Konferencens deltagere og emner

De 130 konferencedeltagere kom fra alle de nordiske lande. Fra Danmark deltog TS, Skibsbevaringsfonden, Lejre Højskole, professionshøjskolen UC-syd, Kystliv Holbæk, Maritime håndværksuddannelser U-Nord, Sejladssamrådet og Vikingeskibsmuseet. Konferencen løb over tre dage, to dage med oplæg og workshops samt en dag med sejlads.

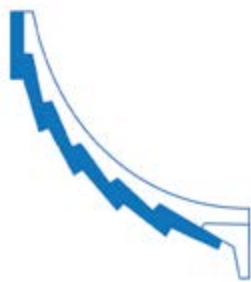
Emnerne var:

- Uddannelse og videreførelse af kundskab i fremtiden. Tekniske skoler, højskoler mv.
- Er den traditionelle klinkbådskultur i fare for at uddø? En undersøgelse fra Norge til inspiration.
- Hvad kan bådene bruges til? Træbådsfestivaler, turisme, undervisning, kystfriluftsliv mv.
- Museernes rolle. Hvad mener UNESCO, at museerne kan gøre for at støtte den levende kulturarv?
- Bygning af klinkbyggede både. Forskellige eksempler på nordiske klinkbyggede både.
- Udvikling af nye klinkbådsprojekter nationalt og fælles nordiske projekter.

- Vidensoverlevering til ungdommen.
- Træbåde og nye businessmodeller. Hvordan kan man lave en levevej ud af at bygge træbåde?
- Rekonstruktioner og levende traditioner. Kan levende traditioner bruges til at forstå fortiden – og omvendt?
- Moderne 'take' på klinkbådskonstruktioner.

Og oplæggene inspirerede til det måske vigtigste på en konference; netværk, nye samarbejder og snakke samt invitationer til en kop kaffe på tværs af lande, aldre og interesser.

Den nordiske klinkbådskonference afholdes hvert andet år og bliver næste gang afholdt i Stockholm i 2027, formentligt med fokus på uddannelse, involvering af unge, mv.



POHJOISMAISET LIMISAUMAVENEPERINTEET
NORDIC CLINKER BOATS TRADITIONS

UNESCO AINEETON KULTTUURIPERINTÖ
UNESCO INTANGIBLE CULTURAL HERITAGE



Historien om en Gokstadbåd til Solvang

Af Martin Jørgensen og Søren Nielsen, bådebyggere på Vikingskibsmuseets bådebyggeri



Båden og sejlet blev malet med gul og rød okker og blå indigo, blandet med linolie, sejlet blev imprægneret med saltvand. Farvevalget er inspireret af Bayeuxtapetet. Foto: Werner Karrasch

For et par år siden fik vi besøg af en dansker med amerikansk accent. Han var bosat i Solvang, Californien. Han var ved at samle forskellige genstande, der skulle bruges til at formidle skandinavernes historie i USA. Han manglede et mindre vikingeskib - eller båd som vi nok ville kalde det.



*Gokstadfæringen – et tidligere båd til Solvang.
Foto Triona Sørensen*

Efter en snak bestilte han en rekonstruktion af den mindste af de tre småbåde fra det norske Gokstadskibet. Gokstadskibet er et vikingeskib gravsat i 890. Det er Norges største bevarede vikingeskib og står i dag udstillet i Vikingetidsmuseet (tidligere Vikingskibshuset på Bygdøy), Oslo, Norge. Skibet blev fundet i gravhøjen Kongshaugen på gården Gokstad i Sandefjord i Vestfold. Højen blev udgravet i 1880. Gravsætning indeholdt hvad der menes at være en højtstående mand og alt hans udstyr, herunder de tre små både.

Denne lille båd kaldes i dag for Gokstadfæringen, en norsk betegnelse for en båd fra Gokstad med to par åre – altså en færing.

Båden blev bygget i 2023 af bådebygger Hanus Jensen og bådebyggerlærling Oscar la Pia. Gokstadfæringen blev sendt afsted til Californien i en 20 fods container.

Men historien slutter ikke her. To år efter kom den samme mand tilbage til os og sagde, at han havde brug for endnu en båd, bare større. Efter at have været forbi forskellige ideer,

blev beslutningen, at vi skulle bygge den største af de tre både, der lå i Gokstadskibet. Den kalder vi for ”den store Gokstadbåd”.



Den originale, største båd der blev fundet oppe i Gokstadskibet. Datering 890. Foto: Vikingetidsmuseet (tidligere Vikingskibshuset på Bygdøy), Oslo, Norge.

En storbåd fra vikingetiden

Opgaven var at bygge en storbåd fra vikingetiden, med åre og sejl. Båden skulle bygges af samme materialer, i samme kvalitet og med samme finish, som den originale båd. Og den skulle bygges i nogenlunde samme størrelse og form. Og den skulle også bygges så hurtigt som muligt, for at spare på timeforbruget.

Det betød at vi valgte at spejkløve egetræsbordene og plankløve fyrretræsbordene, for at opnå samme kvalitet. Men vi skar og høvlede bordene i tykkelse med maskiner, og afsluttede med håndhøvle, for at få samme finish som på originalbåden. Alle stævne, spanter, dvs. bundstokke, oplængere og bite (bjælke) og knæ, var fremstillet i krumvokset eg. Årene var fyrretræ. Mast og rå var gran, og sejlet var et hørsejl, syet af sejlmager Hansens eftf. Jernnaglerne blev håndmedet af smedene Jesper Jørgensen, Ildsmeden og Kasper Pedersen, Pedersminde Smedje.

Kølen skovede vi i den lokale Boserup skov. Egene til stævne-

ne, spanterne og granerne til mast og rå, hentede vi i Vallø Skovdistrikt. Fyrretræsbordene havde vi fået tilsendt fra Norge.

Kølen blev fremstillet i efteråret 2024, så den kunne nå at lufttørre så langt ned, at den ikke ville slås sig, når den blev sat op inde på bådebyggeriet den 1. februar 2025.

Stævnene havde vi skåret groft på dimension af vådt egetræ, og lagt i den nærliggende å, et par måneder før byggeriets start. Vi havde læst i E Suensons materialebog fra 1922, at træet var mindre tilbøjeligt til at kaste sig, hvis det var "tørret ud" i rindende vandt – med rodenden mod strømmen.

207. Udludningen kan ske i koldt Vand f. Eks. i Aær og Bække, hvor Stammen lægges med Rodenden mod Strømmen. Blot et Par Maaneders Opbevaring paa denne Maade vil i væsentlig Grad formindske Træets hygroskopiske Egenskaber og derved dets Tilbøjelighed til at svinde, arbejde og kaste sig. Eg udludes undertiden i indtil 2 Aar, mens Naaletræ ikke bør udludes for længe, da Mængden af Harpiks og andre konserverende Stoffer formindskes derved).

(E. Suenson, Byggematerialer, 1922)

Vi brugte maskiner, når det var det mest effektive, og det ikke havde indflydelse på det endelige resultats kvalitet og finish. Det var altså ikke et såkaldt eksperimentalarkæologisk projekt, hvor formålet normalt er at bygge en båd i en forudbestemt, rekonstrueret form, fremkommet ved bygning af en 1:10 model af kopier af nedskalerede originale dele.

Ved byggeriet af Gokstadbåden havde vi friere rammer og besluttede, at vi ville undersøge om vi via kendte, traditionelle byggemetoder kunne gennemskue, hvordan den originale båd var formgivet, tilbage i vikingetiden.

På eksperimentalarkæologiske projekter arbejder vi oftest ud fra et virvar af mål, tegninger, billeder og vinkler. Og vi forsøger at få disse mål og indtryk ind under huden, når vi rekonstruerer de arkæologiske skibsfund i fuld skala. Denne metode er naturligvis langt fra den metode, som disse skibe og både oprindeligt blev bygget efter. Så her havde vi chancen for, rent formgivningsmæssigt, at lade os inspirere fra ældre, kendte, traditionelle bådebygningsmetoder.

Traditionel bådebygning er et lokalt forankret, handlingsbåret byggesystem af procedurer, mål, tommelfingerregler, traditioner

mv. Desværre findes der kun få steder i Norden, i Norge og på Færøerne, hvor der fortsat er bådebyggere, der mestrer denne ældre, traditionelle metode.

På Vikingeskibsmuseets bådebyggeri er vi seks bådebyggere og en lærling. To kan bygge henholdsvis Nordlandsbåde og Færøbåde efter denne traditionelle metode. Resten bygger



Bordene i enderne løber op af stævnene på en anden måde end en "normal" dansk, klinkbygget jolle. Selvom mange principper er ens i de klinkbyggede både trods de 1000 års forskel, er der mange lokale karaktertræk. Foto Søren Nielsen

Martin udtaler: "Som bådebygger oplevede jeg to stadier i opfattelsen af båden vi byggede. Den blev bygget under få, men stramme dogmer. Med andre ord; få mål der skulle overholdes, mens vi brugte et sigtesystem, inspireret fra bygningen af Nordlandsbåden. Det gjorde byggeprocessen fri og mit engagement blev i høj grad drevet af formgivningen af båden. Under byggeprocessen var det altså ikke produktet, som var tilfredsstillende, men nærmere de erfaringer jeg høstede. Men da vi afleverede båden til køber, og så at han var tilfreds, ændredes min opfattelse sig. Fra at have været et arbejde med formgivning og håndværk, blev det glæden ved at opfylde køberens ønsker og drømme".

Smækre bundstokke

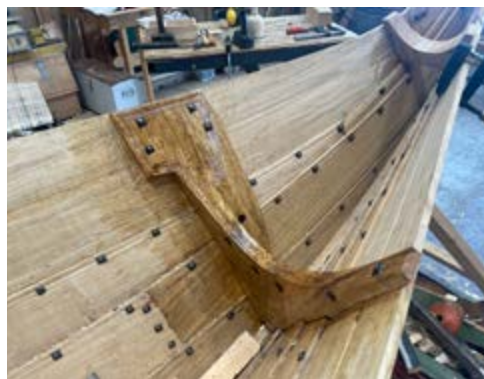
Skrogformen blev fastholdt af smækre bundstokke, en enkelt bite (bjælke) med knæ og et formgroet knæ. Fastsat med trænagler og jernnagler, som på den originale båd.

For og agter blev der sat et skot. Rorskottet i agterenden havde huller til fastgørelsen af det stykke tov eller vidje, der skal fastholde roret på styrbord side.

Bayeuxtapetet og det faktum at båden havde tilhørt en højtstående mand, inspirerede os til at male båden i forskellige farver, som det kan ses på det 70 meter lange broderi fra slutningen af 1000-tallet, udstillet i Bayeux. Det skildrer begivenhederne omkring den normanniske erobring af England i 1066, herunder Vilhelm Erobrerens flåde af farvestrålende skibe.

Den gule farve er okker. Den røde er gul okker, som ved opvarmning skifter farve til rød. Den blå er oprindeligt fra planten Vajd, men nu Indigo. Alle pigmenter er blandet med linolie som bindemiddel. Sejlet blev også farvet med gul og rød okker, men blandet med saltvand. Magnus Rishøj, arbejdsmand og forhåbentligt kommende bådebygger har efter eget udsagn en far, der er Danmarks bedste linoliemaler. Derfor blev det naturligvis Magnus job at male båden og sejlet.

Gokstadbåden blev søsat og ejeren var, som det sig hør og bør, den første der sprang op i sin nye båd. Navnet blev Godfred. Godfred blev sendt til Californien i en 40 fods container.



Søren laver rorskottet af en bred buksetvege. Til bagbord skal skottet være i samme dimension som de andre spanter i båden, men til styrbord skal det være så kraftigt, at det kan holde til rorets tryk og træk.

Foto Werner Karrasch, Søren Nielsen

som alle andre bådebyggere i Danmark med udgangspunkt i tegninger og skabeloner, for at fastholde den, på tegnebrættet, besluttede form.

At skyde en linje

Vores kollega, bådebygger Bodo von Husen, der kan bygge Nordlandsbåde efter den gamle metode uden tegninger og skabeloner, var med os på Gokstadbåden i de første måneder af det halve år, det tog os at bygge båden. Vi, Martin og Søren, er begge udlærte bådebyggere, i den "kun" 100-150 år gamle byggemetode, der tager udgangspunkt i en tegning, en opmåling eller i en fysisk båd der skal kopieres eller rekonstrueres.

Bodos metode ligner formentligt langt mere den måde, vikingetidens både og skibe blev bygget på. I den nordnorske bådebygningstradition, sigter eller skyder bådebyggeren overkanten af et bord over tre punkter, hvorved man kan se hele overkanten i ét plan, hvis man står det rigtige sted.

På den måde kan man få sin overkant til at løbe jævnt og kontrolleret, uden at have mere end tre mål hen over hele bådens midterparti, ligegyldigt om den er 5 eller 15 meter lang.

Det betød, at vi kunne sætte de mange målestationer på pause eller kun bruge dem ved kontrolmåling for at se, om vi holdt os nogenlunde til den oprindelige båd.

Tegneteknisk er dette sigteplan ikke ukendt for os. "Tegningsbaserede" bådebyggere ser på en linjetegning som et cent. På en snittegning går centet diagonalt fra centerlinjen og

så vinkelret på bordene som muligt. På plantegningen ses centet som en jævn linje, uden de samme sving som ses i vandlinjerne. Et udtryk for at skrogformen er jævn og sådan som tegneren/konstruktøren vil have den. I den ældre, traditionelle bådebygning er det imidlertid ikke tegneren/konstruktøren, men bådebyggeren selv, der beslutter hvordan han vil have sin linje - indenfor rammerne for den tradition han er oplært i.

Med Bodos hjælp gav vi et bud på, hvordan originalbåden oprindeligt kunne have været formgivet. Intet bevis, men et bud. Og vi oplevede, hvordan den traditionelle byggemetode, med blot enkelte faste mål og et trænet øje til at sigte linjerne, stod i stærk kontrast til at bygge med skabeloner. Skabeloner er gode når der skal bygges nøjagtigt efter en tegning eller bygges flere ens både, men de forstyrrer sigtelinjerne og øjemålet, når bordenes form, overkanter og vinkler til hinanden, skal besluttet af bådebyggeren undervejs i byggeriet.



Martin og Bodo i gang med at sigte og hugge overkanten, så den bliver som vi vil have den: Jævn og fyldig, dér hvor båden skal bære mest. Foto Søren Nielsen

"Som bådebygger oplevede jeg to stadier i opfattelsen af båden vi byggede"

Vikingskibsmuseet er en selvejende institution. Vi tjener primært vores penge gennem museumsgæsternes billetter, men også gennem tilskud fra stat og kommune, fondsansøgninger og, som her, gennem salg af ydelser til foreninger, museer og private.



Båden og sejlet blev malet med gul og rød okker og blå indigo, blandet med linolie, sejlet blev imprægneret med saltvand. Farvevalget er inspireret af Bayeuxtapetet. Efter søsætningen modtog vi Godfred med vores egen rekonstruktion af den store Gokstadbåd, Eik Sande. Foto Søren Nielsen, Triona Sørensen, Werner Karrasch.

Øhavet på tværs - 2026

"Bli'r der også noget til næste år?" var et gennemgående samtaleemne, da deltagerne hang over middagen den sidste aften Svendborg, og forsøget med Øhavet på Tværs var ved at takle af. Det lå i luften, at det ville være en god ide, og sådan bliver det da også.

Øhavet på Tværs er en sejlads for alle fartøjer bygget i træ

og/eller udstyret med smakke- eller gaffelrig. Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer og Danmarks Museum for Lystsejlsads ser gode muligheder for at følge op med en ny udgave i 2026.

Vi mødes i Øhavet den 2. juli, sejler til en ny havn den 3. og ender i Svendborg lørdag den 4. juli. Et mere detaljeret program vil ligge omkring den 1. marts.



Kragejollen Glory for læns ved dette års Øhavet på Tværs. Ses vi igen i 2026? Foto: Søren Stidsholt Nielsen

Svigtende levering af Klassisk Træbåd

Af Preben Sørensen, redaktør

Som vi har skrevet om tidligere, har DFÆL skiftet distributør af Klassisk Træbåd. Før brugte vi Dansk Avis Omdeling (DAO) og ved sidste nummer (KT 164), skiftede vi til FK-Distribution (FK) (det tidligere Forbrugerkontakt)

DAO havde leveret en meget ringe service indtil da. Vi havde problemer med iturevne og våde blade, DAO eftersendte sjældent blade og de var svære at få i tale, når vi ønskede kontakt. Med udsendelse af sidste blad, har FK vist sig at være endnu ringere. Det var svært at forudse.

Tre årsager

Som vi skrev ud i nyhedsbrev 27. oktober, kan der være tre årsager til at bladet er udeblevet:

- 1) Omdeler har svigtet
- 2) Vi har forkert adresse
- 3) Medlemmer har tænkt at det blot var reklamer, og kastet blad og reklamer ud

Om 1: Omdelere svigter – det forekommer vist som en daglig begivenhed. Der er langt til tidligere tiders ”Posten skal ud!” politik, når vi betragter blad- og brevdistribution i 2025.

Om 2: Vi har udfordringer med at vedligeholde vores medlemsregister. Vi har stadig ca. 40 medlemmer uden

mailadresse og ikke alle medlemmer husker at fortælle os om adresseændringer. Vi er desuden overgået til kun at bruge det digitale medlemsarkiv som kilde til distribution og endelig har det vist sig, at FK skal have endog meget præcise adresser. **Per Jensen, Hertagade 20 og Per Jensen, Hertagade 20, 4.** er to forskellige personer..

Om 3: Dette er FK primære forklaring på, at ca. 16% ikke har modtaget bladet. FK leverer ugeblade, tidsskrifter og reklamer til husstande i Danmark. Når de leverer, kommer ”pakken” med et omslag, der forklarer indholdet. FK mener, at mange overser, at der kan ligge et medlemsblad eller andet tidsskrift i pakken, og smider det hele i spanden med papir. Efter min opfattelse holder den forklaring ikke, eller kun i begrænset omfang. Jeg har fået svar fra mange medlemmer, som forklarer at de siger nej til reklamer og andre siger, at de naturligvis er opmærksomme på indholdet.

Vi tager en tur mere

Dette blad er også leveret af FK. Vi er til gengæld ekstraordinært opmærksomme på, om bladet leveres til tiden, og vi har klar til at vende tilbage til DAO, hvis vi oplever samme svigt. Det bliver en meget tung byrde for os, hvis vi skal eftersende 15-20% blade med almindelig brevporto, så noget må der naturligvis gøres, hvis problemet ikke løses.

En bøn til medlemmerne

- Hvis bladet udebliver, skal I sende en mail til medlem@defaele.dk! Det hjælper ikke at skrive det på Facebook eller andre sociale medier. Vi bliver nødt til at få besked i en nogenlunde struktureret form.
- Hold jeres adresse opdateret på medlemsområdet på hjemmesiden. Vi har ikke mulighed for at tjekke jeres bopælsadresse via andre kilder.
- **Del din mailadresse med os!** Vi sender nyhedsbreve ud efter behov, men der er ca. 20% vi ikke når ud til, fordi vi ikke har adressen. Og hvem er det vi ikke har adresser på? Tja, har du ikke fået et nyhedsbrev fra os de sidste par år, er det ret sandsynligt at vi mangler netop din adresse.



Klassisk Træbåd leveret af FK i deres vanlige "pakke"

En myte

FK leverer tidsskrifter uanset om man som modtager har "Reklamer - nej tak" eller "Reklamer og ugeaviser - nej tak". Klassisk Træbåd er hverken reklame eller ugeblad og FK leverer naturligvis (eller burde) til modtagerne, uanset hvad der står på postkassen.

Fremtiden

Hele brev- og magasin-distributionen er sprunget i luften, efter at Postnord har kastet håndklædet og der er lige nu kun to aktører: DAO og FK. Ingen af dem er egentlig interesseret i et oplag og frekvens som vores, og markedet er i øvrigt i almindelig opløsning. Jeg har talt med et par stykker i magasin-verdenen og der er oprigtig bekymring for, hvad der kommer til at ske i den nærmeste fremtid.

Både DAO og FK ønsker kun at servicere kunder med et oplag på over 5.000. Vi kan selvfølgelig sende bladet som brev, men det vil hæve prisen med ca. 500%. Personligt er jeg stadig tilhænger af et printet blad, som lander i min postkasse. Men nogen andre er ved at ændre dette.

Kragejollen

Af Per Hansen

Da jeg var yngre i 60'erne, var der mange små 17-18 fods kragejoller i de fleste havne. I sejlklubben Limfjorden, i Aalborg, var der Gry, Maja, Kluk, Glimt, Maj, Spica, Dolly og Gine. Ganske velsejlende turbåde med to-tre køjepladser. Der var ikke ståhøjde, toilet og andre moderne bekvemmeligheder. Der var tit våde køjer, dårlige og tynde hynder, en primus, der sodede og en flagermuslygte til lys. Vi havde ikke indenbords motor, GPS, ingen elektroniske søkort, ingen ekkolod. Men en stage på et par meter, den kunne vi lodde med, når vandet var uklart, og den kunne også bruges til at skubbe af grunden med!

Vi sejlede meget, som regel hver weekend, til Hals, Gjør eller Løgstør. Der var bal alle tre steder lørdag aften! Var der mod-



Forfatterens kragejolle *Occident*, bygget ca. 1921

vind søndag, skulle vi tidlig af sted. Turen fra Hals til Aalborg kunne let tage 6-8 timer, hvis der var kryds og strømmen imod. Der var en del længere fra Løgstør, så der håbede vi altid på vestenvind, som heldigvis er den fremherskende.

Kragejollerne forsvinder

Når jeg i dag går tur på bådepladserne rundt omkring, ser jeg ingen kragejoller. De er væk alle sammen! Måske står der et vrak i et hjørne af havnen!

I dag er der en del små glasfiberbåde med bedre komfort, end vores gamle kragejoller, og de er tætte og har 6-8 hk på hækken. men det er ret sjældent, man ser dem som turbåde med et par unge mennesker!

Hvad er en kragejolle?

Ifølge Dansk Marine-Ordbog, fra 1837 er det: "En Sejlbåd med en Mast og Sprydsejl, der er bygget lig de helsingørske Færgébåde." Blandt nutidens sejlere, specielt

dem der sejler i plastik, er det en nedsættende betegnelse. Nærmest en skodbåd.

Kragejollen optræder også i litteraturen. Erik Bertelsen skrev i 1947 en roman "Pirater på Isefjorden". To drenge får af deres fædre en større spidsgatter, da de lige



Erik Bertelsen (1898-1969) "Pirater paa Isefjorden", udgivet i 1947 på De Unges Forlag og genudgivet på Lindhardt & Ringhof i 2016

har bestået realeksamen med fine karakterer. De sejler ud på fjorden, hvor de møder to aldeles usympatiske, sjuskede drenge i en meget rodet og uordentlig kragejolle. Det viser sig senere, at de var stukket af fra en opdragelsesanstalt, og båden var stjålet.

I 1908 skrev sejklubben Sundet til en række konstruktører og bådebyggere, "Hvad er en kragejolle?" Der kom forskellige svar, men en ting var man enige om; det er en klinkbygget, langkølet jolle, som er temmelig bred og fyldig, med roret på hækken, rigget med sprydsejl og fok.

Derefter udskrev sejklubben Sundet en tegnekonkurrence om to klinkbyggede kragejoller, en stor og en lille. Der kom syv forslag fra blandt andet konstruktør A. Witt. Men det ser ikke ud til at der blev bygget efter tegningerne.

Til lyst og fiskeri

Men der blev dog ved med at blive bygget kragejoller på de mange bådebyggerier, som lå i enhver havn. Nogle som lystbåde, andre som fiskerjoller.

Kragejollen var den jævne mands båd, mange gange som en ombygget fiskerbåd. Modsætningen var jo de mange kuttere, som blev bygget til forskellige måleregler. Men det er en anden historie. Sejklubben Sundet prøvede med en måleregel, som der skulle bygges kragejoller til, men det var en begrænset succes.

Først da NL reglen kom i brug i 1915, havde man en måleregel, der kunne samle de mange forskellige kragejoller.

Efterhånden udvikledes kragejollen. Den blev mere underløben, sprydsejlet blev afløst af gaffelriggen, hvor gafflen efterhånden blev rejst mere og mere. Til sidst stod den næsten lod-

ret, så var det en gunterrig. Det førte så til bermudariggen. Der var samtidig op gennem 20'erne kommet flere kuttere, som entype-både og klassebåde. Blandt kragejollesejlerne kom der nu også et ønske om at få nogle mere ens både. På foranledning af Jysk Sejlunion førte det til at der i 1927, blev vedtaget de første klassespidsgatter regler for 30m2 og 45m2.

Men der blev stadig bygget kragejoller rundt omkring i riget, nogle efter tegning, mange på klamp, hvor bådebyggeren brugte sin erfaring. Nu da spidsgatterreglen var blevet vedtaget, blev der også bygget klinkbyggede spidsgatter, så grænsen mellem kragejolle og spidsgatter blev lidt flydende. I 1940 var der flere artikler i "Sejl & Motor" hvor man diskuterede forskellen på kragejolle og spidsgatter. Der var flere forslag, men man nåede ikke en endelig konklusion! Der var også en der mente, at man ikke kunne opkalde en båd efter en krage, og en jolle var jo en mindre robåd, så han foreslog, at man ændrede navnet til Svanebåd.



*Kragejollen GLORY fra DMfL under årets kapsejlsads, Øhavet på Tværs.
Foto: Søren Stidsholt Nielsen*

Aalborg- og Helsingørjollen

Åge Utzon tegnede i 1929 Aalborgjollen og i 1946 Helsingørjollen. Aalborgjollen blev tegnet til søspejderne, som han mente skulle have en klassisk og sikker traditionel båd, der egnede sig til en patrulje på 5-6 børn. Helsingørjollen var nærmest en klinkbygget spidsgatter med bermudasejl. Der var jo også de mange forskellige joller, lodsbåde, fiskerjoller tilpasset de lokale forhold og det fiskeri, de var tænkt til. De var jo alle overordnet set kragejoller. Mange af dem sejler nu enten som restaurerede både eller nybyggede kopier, i foreninger, f.eks. Foreningen til Sprydstagens Forevigelse, Hjarbæk Sjægtelaug, Lillebælt Smakkelaug og mange flere. Vi skal også huske de mange øvelsesbåde, som klubberne ved Øresund har. De betegnes dog som gaffelriggede spidsgattere, men grænsen mellem kragejoller og klinkbyggede spidsgattere er jo flydende. Så lad os her kalde dem kragejoller!

Limfjordsjollen

I 1987 bestilte Amtsunghedscentret i Holstebro tegninger til en jolle, der kunne sejles af uerfarne unge, være stor og sikker nok til at krydse Kattegat, og vinde VM i Hjarbæk! Ole Olesen i Struer tegnede en kragejolle på 22 fod til dem, som han kaldte en Limfjordsbåd. Der blev i første omgang bygget tre styk af unge mennesker på ungdomscentret. Senere er der bygget flere. Men de har dog aldrig vundet VM for store smækker, men én har hurtigste sejltilid i kapsejladsen Venø rundt.

Med en kragejolle er alt muligt!

Lige til sidst. Med en kragejolle kan du alt! I 1981 var der en fyr fra Christiania, som købte en gammel kragejolle på omkring 18 fod. Han pakkede den ind i glasfiber, startede mod Middelhavet uden nogle videre forudsætninger. Han nåede Middelhavet; det var jo gået godt, så han fortsatte over Atlanterhavet og gennem Panamakanalen. Ude i Stillehavet rendte han ind i vindstille i kalmebæltet, hvor han var ved at løbe tør for vand og proviant. Han endte på Hawaii, hvor han solgte båden for en flybillet til Danmark. Sådan!!

Søger du på her i 2025 på Lex.dk. får du svaret: "Kragejollen er en gammel dansk bådtype, spidsgattet, ofte ret fyldig, i reglen klinkbygget og rigget med én mast med sprydsejl og fok. Mindre kragejoller var åbne eller med fordæk, større havde fuldt dæk. Kragejoller, der også kunne ro, blev brugt tidligere som fiskerbåde, færgebåde og lodsbåde. Typen sejler endnu i veteranbådsklubber, dels som nybyggede, dels som restaurerede joller."



I Fartøjsregistreret er der en lang liste af optegnelser over kragejoller. Her er et billede af Spray som er bygget i 1898

Træbåd og sølvror

Af Carl Mangor

Hvert år ved efterårsjævn døgn tager ca. 400 sejlere turen rundt om Fyn alene. Dette år var en af dem ombord i Liza, en træbåd fra 1951.

400 sejlbåde fylder meget, og masteskoven over dem virker enorm. Lizas mast er både kortere og tyndere end de fleste, men alligevel springer den i øjnene, når blikket glider rundt i virvaret. Det lakerede træ står som en stærk kontrast til de metervis af aluminium, der rejser sig over havnebassinet i Svendborg. Det er aftenen før dagen, og de sidste forberedelser skal klares nu. I morgen er det for sent.

Lasse Deppenbrock havde ikke travlt. Han anløb Svendborg allerede søndag eftermiddag. Mens flere af hans tyske landsmænd måtte knokle med betydelige vindstyrker for at være fremme inden torsdag kl. 16, lå han lunt; tæt på havnekontor, bad og fiskehandel. Og i godt selskab med to IF'ere hjemmefra, der også skulle tage turen rundt om Fyn.

De få træbåde, der almindeligvis deltager i sejladsen, er moderne diagonallimede fartøjer, der langt fra er rundet af de traditionelle bådtyper. Folkebåde, godt nok i glasfiber, er ikke usædvanlige i sejladsen, der efterhånden har 15 år på bagen, og en Nordisk Krydser, har da også været blandt de startende.

Den 25-årige Lasse Deppenbrock hentede for nogle år siden sin Mälär 25 i Stockholm. Desværre kunne han ikke nå at sejle den hjem til Flensburg, hvor den nu er hjemmehørende. Dertil var det for sent på året, og der var en uddannelse, der



også skulle passes. Så den kom ad landevejen. Liza har nummer S 42, og er i fin stand. De gamle jernspanter er gode og sunde takket være den omstændighed, at båden overvejende har sejlet i ferskvand.

Faktisk er det tredje gang Lasse sejler solo rundt om Fyn i Liza. I hans første sæson med båden, rundede han øen på 40 timer. Året efter, i 2024, nåede han ned på 37 timer. Forventningen til årets sejlads var at skære endnu nogle timer af.

På trods af alderen er Lasse ikke ukendt med sejlads i en træbåd. Han faldt i gryden som lille. Her sejlede han med sine forældre i Dragen D G9 fra 1935. Den blev i 2010 erstattet af den (lidt) større Mälar 30, Lucky, bygget på Erikssons Værft i 1940. Svendborg Sund er derfor ikke helt ukendt for Lasse. Sammen med forældrene har han deltaget i den hedengangne Svendborg Classic Regatta. Umiddelbart ligner det et CV for en kapsejler; men sådan er det slet ikke. Han sejler overvejende på tur og har tidligere været på den svenske vestkyst, og den kommende sommer håber han at kunne nå et langt stykke op i den Botniske Bugt.

Til gengæld er ideen om solosejlads ikke fremmed for ham, og det har han det fint med. Alene rundt om Fyn er en udfordring, men ikke uoverkommelig. I hvert fald når farvandet fra Strib og ned til Flækøjet syd for Middelfart er passeret. Lige netop her er der trukket tænder ud de sidste to gange. Svag vind. Modstrøm. Træthed. Det første år var trætheden ikke noget, der bare

kom. Den var med fra starten. Lasse var voldsomt nervøs og fik derfor næsten ingen søvn natten til fredag – men gennemførte alligevel.

Med to tidligere gennemførte sejlads, havde Lasse dette år også ideer til, hvor der kunne sættes ind.

”De sidste år var jeg altid virkelig sent ude i starten, og mit mål var at forbedre det, hvilket jeg faktisk formåede.” fortæller han efter sejladsen, ”og modstrømmen i Svendborgsund var ikke så slem, da der var vind nok.” Han rundede hurtigt Thurø Rev og gik nordpå for spiler. ’En ven af mig målte vindstød op til 14 m/sek. På grund af det havde jeg superhurtig spiler sejlads, og selv med lidt modstrøm gjorde jeg god fart. På bølgerne surfede båden tæt på 10 knob, indtil min spiler pludselig bare blev flået fuldstændigt fra hinanden. Heldigvis havde jeg en anden, gammel og lidt for stor, men jeg kunne





stadig sejle den hele vejen til Storebæltsbroen. ”

Fra Fyns Hoved skulle der skæres op men ikke mere en til halvvind/foran for tværs. ”Jeg skulle først krydse fra Æbelø, og så jeg kom rigtig godt igennem ved Middelfart og begyndte at arbejde mig mod vinden ned i Lillebælt. En ven af mig var 30 minutter efter mig inde ved Middelfart og sad fuldstændig fast i strømmen, så jeg var ret heldig. Da Liza gik forbi Baagø ved det ved solopgang. Herefter aftog vinden lidt ” og det var dejligt, fordi jeg kunne bruge min rorpind og få 3x5 minutters søvn.

Lasses båd er fra 1951, bygget 4 år efter klassen blev etableret. Målar 25eren er konstrueret ud fra ambitioner, der med mindre variationer prægede lystsejladsen i hele den første halvdel af forrige århundrede. I efterkrigstidens stockholmske udgave var det formuleret som ønsket om ”en god båd, beboelig, men stadig kapsejlbar og derudover en billig båd, der let kan bygges af en amatør. ” Som et ekko af forudgående tiltag med samme formål, skulle opgaven løses i form af en konkurrence.

Ikke mindre end 10 konstruktører bød in på opgaven som den var formuleret af Mälarens Seglarförbund i 1947, og vinderen blev Erik Nilsson med sin ”Mälarbåt”. Herefter var det op til bestyrelsen og det tekniske udvalg i fællesskab at udarbejde en byggevejledning.

Navnet faldt på ”Mälar 25”. Naturligt nok, da det var Mälarens Seglarförbund, der udskrev konkurrencen og den nye båd havde da også

dimensioner, der lå imellem de klassiske bådtyper Mälär 22 og Mälär 30. Nødvendigheden af at skabe en ny type skærgårdskrydser var den iboende effekt af reglerne for de klassiske typer. Som konstruktionsklasser indenfor skærgårdskrydsereglen udviklede M22- og M30-erne sig mere og mere ekstremt. Det resulterede i nogle meget spændende - men også meget kostbare - fartøjer.

Mälär 25eren endte med at blive en båd på lige knap 10 meter og med bredde på 2,10. og en dybgang på 1.30 meter. Udover storsejl og folk på hhv 18 og 7 kvm. bærer den også en genua på 15 samt en 40 kvm spiler.

Ønsket om amatørbyggeri blev sat så meget i system, at man købte et byggesæt, eller bare dele deraf. Spanterne blev lavet af jern og skroget klædt op af enten fyr eller mahogni. Der er i alt bygget små 70 Mälär 25ere.

Nede i Lillebælt var der på trods af den smule vind ikke ideel lykke for Lasse. "Desværre kunne jeg ikke lave kaffe" fortæller han, "båden bevægede sig stadig for meget. Jeg var fuldstændig ødelagt, for sejladsen havde været virkelig udmattende indtil da, og jeg var glad for, at jeg ikke havde endnu en nat foran mig."

Den aftagende vind resulterede i store vindhuller længere nede i det sydlige Lillebælt. Men mest langs kysten, "så jeg prøvede at holde så meget afstand fra Fyn som muligt. Derfor holdt jeg Lyø og Avernakø til bagbord."

Det så umiddelbart fornuftigt ud, men øst for Avernakø var det igen slut med vinden. Heldigvis var det ikke værre, end "da vinden kom tilbage, kunne jeg sejle direkte mod Svendborgsund. Selv med lidt modstrøm gik det fint fremad, så jeg krydsede målstregen omkring 15:50. Det fremragende havneteam hjalp mig med at lægge til kaj, og jeg fik en øl med ham i båden ved siden af mig."

Så var det jo nærliggende at tage nogle timer på øjet, men

adrenalinene kørte, så Lasse forblev vågen og ventede på nogle venner, der endnu ikke havde passeret målstregen.

"Jeg holdt mig vågen for at heppe på mine venner: Anne med sin røde IF-båd, Henrik med sin selvbyggede Proa og Paul med junkeriggen. Sent om aftenen styrtede jeg til køjs, og da jeg vågnede 9 timer senere, var jeg stadig træt. Men det var et fantastisk Silverrudder, og jeg glæder mig allerede til det næste!"



Alle 4 fotos: Claus Nicolajsen

En tur til Århus

Sommeren 1990

Tekst og foto af Claus Andreassen

Jeg var i ca. 5 år den lykkelige ejer af en KDY 15m² juniorbåd "Twist", som gav mig mange dejlige sejlture i Limfjorden og ikke mindst på en tur til Århus i sommeren 1990. Følgende er et uddrag af min logbog fra denne tur, som foregik i selskab med Jacob, en god ven fra Århus. Turen starter fredag d. 29/6.

Rønbjerg-Aalborg, solskin. 14-16 m/s. Vi startede fra Rønbjerg kl. 13, kuling fra vest med rebet storsejl og fok. Det var en meget våd og kold tur op til Løgstør rende, men efter vi kom ind i denne, gik det fint og elegant hele vejen til Aalborg. Turen til Løgstør tog en time og et kvarter, og vi passerede flere sejl og motorbåde på vejen. Efter at have skrabet malingen af en kompasafmærkning to sømil før Aalborg havn, ankom vi trætte til Aalborg Vestre Bådehavn. Efter at have spist noget aldeles afskyeligt dåsemad, gik vi en tur på havnen og nød den stille aftensol. Kl. 23.00 gik vi til køjs.

Lørdag d. 30/6. Aalborg-Mou, solskin, vind 10-12 m/s. Morgenens startede med proviantering og indkøb af en ny svømmevest til Jacob. Derefter sejlede vi over i skudehavnen, hvor vi mødtes med Per Hansen, Jacobs far, som skulle til Sverige med "Hjorten" af Struer. Efter ca. en times ventetid kom vi gennem broen og begyndte nu på et hårdt kryds op til Mou. Vi krydsede om kap i starten med en Lynæs Senior, men sejlede dog fra denne. Senere blev vi overhalet af "Hjorten", som imidlertid gik for motor. Vi nåede samtidig frem til Mou,



hvor vi fik aftensmad hos Per og derefter gik til køjs.

Søndag d. 31/6. Mou-Grenå. Solskin, 0-18m/s. Kl. ca. 9 stak vi ud i en let brise og sejlede ud af fjorden. Det tog tid at komme ud, for der stod en del gammel sø fra dagen før. Vådt.



plads lige ved indsejlingen. Efter 13 timers sejlads og en halv times øsning, så båden var nogenlunde tør, kunne vi endelig gå til køjs.

Mandag d. 1/7. Grenå, solskin, kuling fra vest, blæst inde. Vindstød af stormstyrke. Dagen blev brugt til at daske rundt i Grenå og kikke og samtidig proviantere lidt.

Tirsdag d. 2/7. Grenå-Ebeltoft, solskin, 8-14 m/s. Efter at have spist morgenmad og pakket sammen var vi klar til afgang. Men så begyndte uheldene. Under havnemanøvre slog rorpinden hårdt i borde, og rorhovedet flækkede.

Endelig ude i Kattegat flovede vinden efter et par timer totalt. Gang i piskeriset og langsomt fremad. Rucheturer op og ned ad gamle dønninger. Efter nogle timers sejlads for motor, kom vinden pludselig igen øst for Bønnerup, østlig hård vind, naturligvis mens vi var i gang med at lave varm mad. Vinden aftog dog hurtigt igen, og ved Fornæs pynt var der igen helt stille. Vi søgte udad fra kysten for at finde mere vind, og den kom naturligvis med kulingstyrke fra syd, vinden stik imod. Efter at have krydset frem og tilbage i en time i 4-6 knops modstrøm (ifølge Havnelodsen) uden at komme nogen vegne, og samtidig have øst det halve af Kattegat ud af båden, besluttede vi os for at bruge den sidste slat benzin på at komme rundt om pynten.

Rundt kom vi, så stoppede motoren. Sydøstenvind og høj sø var ikke lige vores favorit, men efter to timers hård krydssejlads med vandet konstant ved cockpitkarmen, kom vi omsider så tæt på Grenå, at vi kunne spekulere på, hvilket bassin der var til os. Heldigvis valgte vi rigtigt, og kom ind i lystbådehavnen i højeste gear. Heldigvis var der en ledig



Under reparation af dette lykkedes det skipper at skære sig i fingeren med en lommekniv. Så afrejsen måtte udsættes et par timer. Vinden var stadig hård fra vest, så det gik stærkt op til Mols Hoved, hvor vi løb ind i sø og strøm, en meget træls kombination. Samtidig satte det ind med adskillige regnbyger, og vi blev således begravet i vand.

Omsider ankom vi til Ebeltoft, hvorfra

vi bestilte "taxa" til Århus, og vi kom hjem og sove i en rigtig seng.

Tirsdag d. 16/7. Ebeltoft-Egå, solskin/overskyet, 6/14 m/s. Efter at være blæst inde i Ebeltoft i 14 dage, blev det endelig vejr til at sejle til Århus. På vej mod Helgenæs blev det nødvendigt at rebe sejl og skifte forsejl. Rundt om Helgenæs tiltog vinden yderligere. Med vinden stik imod og skippers dårlige finger, besluttede vi at starte piskeriset. Efter tre timers bankerier med søen ret imod, nåede vi omsider Egå Marina. Målet var nået med "kun" 14 dages forsinkelse.

Hjemturen til Rønbjerg startede ca. 10 dage senere, tog fire dage, var præget af bedre vejr og mindre dramatik end turen derned. Alt i alt en pragtfuld tur med modtagelseskomite og

festivitas, da vi ankom til Rønbjerg.

Citat Tage Voos: "Det er rart at sejle ud og forlade hjemhavnen, men det er lige så godt at komme hjem igen."

En fysisk krævende tur var vel overstået, en spændende tur med masser af oplevelser, som aldrig vil glemmes.



Starminx for sale



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



Nordisk Krydser, Dorina til salg

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

Bermudarigget med storsejl, rulleforstag m/genua 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



Storebro Havnsörn 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/kob-og-salg/baade-saelges

L: 9,41 m. - B: 2,75 m. - Dbg.: 1,65 m. - Depl: 3.600 kg.

Pris: 99.900 DKK.

Henvendelse: Fini Lund (+45 4226 0981) og
Johnny Sandell (+45 3162 6242)



Hellere på kryds end på tværs

	1	UDT- LELSE	2	MORGEN- STUND	... TEST		KOKOS- TOVVÆRK	ISTAND- SÆTTELSE	BEHOL- DER			BESKED	3	RUSS. PIGE	LETTER	SVENSK TRÆSORT	STYRE- SYSTEM
MERIDIAN											SEJL DYKKER- FLAG						
TRÆSORT			2			SELE DRIK		3		STORT LANDOM- RÅDE		4					
	1	»BEGRO- NING« PIGE									POLIT. REKLAME KURS						BEKYMRER
EJESTED- ORD				ENS	BIBEL- NAVN REAL LIFE	5				JYSK STEDORD SKØNAND		FLOD					
ITALI- ENER						BETAL						MÅL		KÆLER			»TANGO«
HAVFRUE						NATRIUM DRIK			UTÆT BÅD	6				DRENG PIGE			
GLO												LEGETØJ					
					SPILDT		7		STJAL DANS		8		MÅL HAVE TRAVLT		BIL- MÆRKE KOMME AN PÅ		
FOSFOR		TYSK- LAND GR. GUD		SKABER	PIGE PIGE							VAND				ITALIEN LAVER	
BY						STANDARD	FORFAT- TERINDE MÅL				NORSK KOMM. REKLAME			OMRÅDE DAMP			
REGN- SKABS- ORD			55 KVM SPIDSGAT- TER							OS							
NORRØN							9	LAG									

Gorm

- 1** Undervands-længdesnit
- 2** Havn: 56° 01,4' N 10° 15,8' E
- 3** Harpunlogvinder 2015

Se løsningen spejlvendt og på hovedet til venstre

123456789

L
E
N
G
D
E
G
R
A
D
S
P
I
L
E
R

A
H
O
R
N
R
E
M
A
M
E
R
I
K
A

T
R
Y
A
T
E
P
P
E
S
P
I
N
T

E
N
S
E
S
A
U
A
I
N
D
U
S

R
O
M
E
R
E
R
L
E
G
T
A
E
R
T

A
R
I
E
L
N
A
S
I
A
R
O
Y

G
L
A
N
E
Ø
D
T
T
O
G
M
R
R

P
D
L
E
I
S
E
Å
L
Ø
B
I

L
I
E
G
E
O
T
L
B
Ø
E
G
N

A
N
U
N
D
I
N
E
P
I
B
E
R
Ø
G

N
O
R
D
I
S
K
P
E
R
L
E
M
O
R

Ved redaktionens slutning er Klassisk Træbåds tidligere redaktør på tur til Mannheim for at se på en Måge, der gerne skal finde ny hjemhavn i Danmark.

Typen blev bygget fra 1910 til 1930, og der er i alt bygget ca 30 både. Billedet viser Bris, Måge nummer 19, og maleriet findes på Danmarks Museum for Lystsejlads.

