

# *Klassisk* **TRÆBÅD**

Nr. 166 Forår 2026



- ★ Utzon Dock – når båd, bygning og idé mødes ved Limfjorden
- ★ International 5-meterklasse i Danmark
- ★ "Det var synd, den bare stod der"
- ★ Generalforsamling



### Nr 166, Forår 2026

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 hjemmeside gratis, når der annonceres i bladet.

### Næste nummer

Deadline 27. april, 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

### Fjordsejlerne

Isefjorden og Roskilde Fjord  
Simon Bordial Hansen  
simonbordalhansen@gmail.com  
fjordsejlerne.dk

### Foreningen Utzon Dock

Slotspladsen 4, 9000 Aalborg  
kontakt@utzondock.dk  
www.utzondock.dk

### Holbæk Træskibslaug

Midtermolen 3  
4300 Holbæk  
www.htlaug.dk/

### Ribe Træskibslaug

+45 40201232  
oldermand@ribe-traeskibslaug.dk  
www.ribe-traeskibslaug.dk

# Indhold

<i>Utzon Dock – når båd, bygning og idé mødes ved Limfjorden</i>	4
<i>Toilet og bad</i>	8
<i>Soldrevet lænsepumpe</i>	10
<i>Øhavet på Tværs</i>	11
<i>Maagen i Mannheim kommer hjem</i>	12
<i>Riva Ariston Nr 235: En klassisk italiensk skønhed</i>	14
<i>International 5-meterklasse i Danmark</i>	18
<i>Mågerne og ternerne har intet sted at bo...</i>	28
<i>”Det var synd, den bare stod der”</i>	31
<i>Nyt fra DFÆL og bådannonce</i>	35
<i>Krydsord</i>	39

**Billedet på forsiden:**

Fra artiklen *Utzon Dock – når båd, bygning og idé mødes ved Limfjorden*

# Utzon Dock – når båd, bygning og idé mødes ved Limfjorden

Af Michael Fossing, formand for Foreningen Utzon Dock, og Esben Munk Sørensen, sejlede medlem af Utzon Dock

På Aalborg og Nørresundbys havnefronter er et nyt maritimt kulturprojekt ved at tage form. Med etableringen af foreningen Utzon Dock, får Utzon-familiens maritime arv nu et fysisk og sejlede omdrejningspunkt – præcis dér, hvor fortællingen begyndte: ved Limfjorden, mellem Aalborg og

Nørresundby. Her mødes sejlads, bådebygning og arkitekturhistorie i et miljø, hvor vandet fortsat er det bærende element.

Utzon Dock udspringer af en enkel, men ambitiøs idé: at levendegøre forbindelsen mellem skibsingeniør Aage Utzons spidsgattere og sønnen Jørn Utzons senere arkitektur. De karakteristiske både med spids stævn for og agter er ikke blot



*Spidsgatteren Trip foran Peder P. Hedegaards lagerbygning, der sammen med LOA-værftet (bagest til højre) danner ramme om Foreningen Utzon Dock på Nørresundby havnefront. Barkentinen LOA af Aalborg til venstre i billedet ejes af Tall Ship Fonden Aalborg og sejles af medlemmer fra foreningen LOA Sailing Team.*

funktionelle fartøjer, men gennemarbejdede konstruktioner med rødder i nordisk bådtradition og vikingeskibenes hydrodynamiske logik. Samtidig er de bærere af et formsprog, som senere fandt sin arkitektoniske videreførelse i værker som

Sydney Opera House. I Utzon Dock samles båd, bygning og idé i et levende miljø, hvor kulturarv ikke blot bevares, men bruges og sejles.



*Spidsgatteren Trip foran Utzon Center (2009) på Aalborg Havnefront – arkitekten Jørn Utzons sidste værk. Til venstre i bygningen ses "Spidsgatterhallen", som Jørn Utzon dedikerede til sin fars udvikling af spidsgatteren. Til højre i billedet ses Aalborg Slot og Budolfi Domkirke.*

Foreningen blev stiftet i december 2025 i Spidsgatterhal-  
len på Utzon Center. Missionen er at bevare, restaurere  
og formidle Utzon-spidsgattere gennem aktivt fællesskab,  
sejlads og håndværk. Det sker i tæt samarbejde med Utzon  
Center og LOA-værftet og med en bestyrelse, sammensat af

fagfolk fra både den maritime og den kulturhistoriske verden.  
Udgangspunktet er, at erfaring, praksis og hænder er lige så  
vigtige som arkivalier og tegninger.

Projektet hviler på tre sammenhængende søjler. For det



*Spidsgatteren Trip sammen med spidsgatteren Snuller i et af arbejdsteltene ved Utzon Dock. Trip er færdigrestaureret, mens Snuller fremstår som meget reoveringskrævende med behov for udskiftning af mange elementer i køl og bund under vandlinien.*

første, en frivillig, almennyttig forening, hvor bådejere, håndværkere, unge i oplæring, historikere og sejlinteresse-rede arbejder side om side. For det andet, etableringen af et maritimt værktødsområde ved LOA-værftet på Nørresundby havnefront, i tilknytning til Peder P. Hedegaards historiske pakhus – en bygning, der i projektets egne ord “ikke blot står ved havnen, men er selve havnen”. Og for det tredje, et tæt samarbejde med Utzon Center om udstillinger, formidling, undervisningsforløb og maritime aktiviteter.

Utzon Dock realiserer samtidig en tanke, som Jørn Utzon selv formulerede kort før sin død: at Spidsgatterhallen skulle fungere som et værft, hvor unge kunne lære af erfarne bådebyggere at bygge og renovere spidsgattere. Denne generationsoverførsel er central. Håndværket forstås ikke som museumsteknik, men som levende viden, der gives videre gennem praksis, værktøj og sejlads – i samme ånd som mange DFÆL-medlemmer selv arbejder med deres både.

Allerede i dag råder foreningen over flere bevaringsværdige Utzon-spidsgattere – Trip, Susi, Snuller og Havstjernen. Nogle er under restaurering, Trip sejler allerede i Limfjorden og indgår aktivt i formidlingen. Arbejdet med bådene bliver dermed både et teknisk og et fortællende projekt, hvor materialekendskab, sejlads, designhistorie og lokal værftstradition smelter sammen i praksis.

Utzon Dock er også et by- og havneprojekt. Med sin placering på Nørresundby havnefront – i direkte sigtelinje til Utzon Center – skaber projektet en fysisk og visuel forbindelse på tværs af fjorden. Det binder Aalborgs lokale maritime historie sammen med en international arkitekturfortælling og viser, hvordan sejlede kulturarv kan spille en aktiv rolle i nutidens havnebyer.

Projektets etableringsfase strækker sig fra 2025 til 2028 og finansieres gennem fonde, kommunal støtte, medlemskontingenter og frivilligt arbejde. Ambitionen rækker dog længere. På sigt skal Utzon Dock blive et permanent maritimt centrum,

hvor børn, unge og voksne kan opleve – og deltage i – bådebygning, sejlads og formidling.

Utzon Dock er dermed mere end et bevaringsprojekt. Det er en arbejdende fortælling om dansk design, håndværk og idéhistorie – et sted, hvor tradition og fornyelse ikke står i modsætning til hinanden, men sejler samme kurs.

## Faktaboks

Dagligdagen for aktiviteterne i Foreningen Utzon Dock kan følges på Facebook-siden "**Foreningen Utzon Dock**".

Herudover har foreningen en enkelt hjemmeside med adressen "**www.utzondock.dk**".

Ligeledes kan hashtagget **#utzondock** bruges til søgning.

# Toilet og bad

Af Per Hansen

Når vi i dag kommer til en havn, forventer vi, at der er rimelige bade- og toiletfaciliteter, helst også vaskemaskiner og tørretumblere. Men sådan var det ikke engang, da var det hele meget mere primitivt.

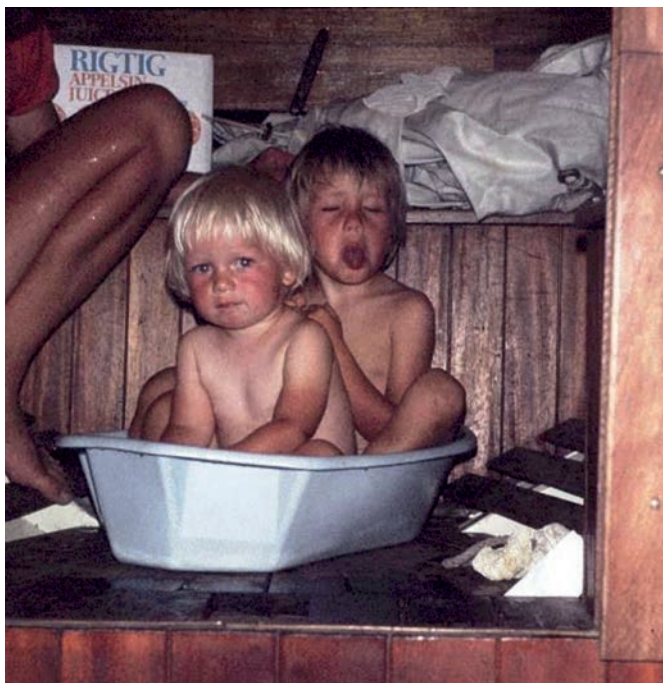
Jeg har sejlet siden 1959. Jeg fik den først båd efter min konfirmation. Da jeg begyndte at sejle, var det kun de få store både i Aalborg, der havde toilet, vi andre måtte betjene os af en pøs eller rælingen.

Badeforholdene i de forskellige havne var også meget primitive eller ikke eksisterende. I de store byer, hvor der var en sejlkлуб, kunne man sommetider få et bad. Nogle steder, var der også et sømandshjem, hvor det var muligt at få bad.

Der var også en anden mulighed; på en god sommerdag, var der varmt vand i de yderste vandhaner på broerne. Solen havde jo varmet på rørene, så der kunne man få et dejligt varmt bad. Ellers var det etagevask i kahytten eller i cockpitet. Man kunne jo også vente til man kom hjem!

Jeg husker en efterårsferie i en 18' kragejolle. Forholdene havde ikke rigtigt været til bad og større vask. Turen skulle slutte med bal på det lokale hotel. Vasken blev klareret med barbersprit, "Old Spice", og en ren skjorte. Jeg dansede med en pige – hun sagde: "Du dufter vel nok dejligt". Jeg tænker stadig på, om det var ironi eller hvad?

Toiletforholdene var heller ikke videre luksusprægede. I fiskerbyerne var der som regel et toilet i forbindelse med



*Bad i spidsgatteren*

auktionshallen, et rum på ca. 1,5 x 1,5 m. Der var et toilet og en håndvask med koldt vand. Var man heldig var der også papir! Havnefogeden ordnede rengøringen efter behov, med en spuleslange!

I sejlkлубben Limfjorden havde vi i flere år midt i 60erne et fast punkt på generalforsamlingen: "Skal vi udvide klubhuset med et toilet?" Det blev som regel nedstemt, men til sidst



*Moderne toilet 1968 i Egerslev.*

blev der dog flertal for udvidelsen. Huset, som var en gammel tyskerbarak, blev forlænget to meter, så der blev plads til toilet og bad.

I nogle havne var der et hængelokum, det var et lille skur på molen, det var bygget ud over vandet. I skuret var der et bræt, med et hul direkte ned i vandet. Jeg har også været ude for et hængelokum, som mundede ud direkte i strandkanten, så måtte højvande og bølgerne skylle.

I slutningen af 60erne begyndte der at komme bedre toiletforhold, og lidt senere kom der også bad i de forskellige havne. Her i Limfjorden, hvor jeg altid har haft min base, bredte rygten sig fra båd til båd: "Der er kommet brusebad ved møntvaskeriet i Lemvig!" Så kunne tøjet vaskes, medens man selv tog bad.

Da vi midt i 70erne fik den store tilgang til sejlsporten, begyndte det at gå stærkt med at få bedre sanitære forhold. Sejlklubberne fik større huse med alle sanitære installationer, havnene byggede servicehuse med bad, toiletter, vaskemaskiner, fjernsynsstue osv. Vi kan jo alle se hvordan det er i dag!



*Hængelokum på stranden, et sted i Øresund 1970.*

# Soldrevet lænsepumpe – en kommentar

I sidste nummer af Klassisk Træbåd bragte vi en lille artikel om, hvordan man kunne bygge sin egen solcelledrevede lænsepumpe til den åbne jolle.

Vi modtog efterfølgende denne fine idé fra Finn Johannessen, som viser endnu et eksempel på idérigdom og skaberlyst, når det handler om konkret og praktisk problemløsning.

Finn skriver: "I sidste nummer af Klassisk Træbåd var der en byggevejledning på en soldrevet lænsepumpe, og jeg vil så godt gøre opmærksom på en meget simplere løsning. I to sæsoner har jeg nu med held brugt et soldrevet springvand fra solarcamp.dk, hvor der som ekstraudstyr kun kræves 1,5 meter haveslange.

Pumpen starter, når solen skinner direkte på solcellerne, samt ved tussmørke, hvor der trækkes på de indbyggede batterier. I gråvejrr pumpes ikke om dagen, men batterierne lades dog op, så der alligevel pumpes om aftenen. Af denne grund placerer jeg solcellerne optimalt for gråvejrr, dvs. på en vandret flade - en tofte.

Der garanteres ikke for brug i saltvand, eller når båden er pumpet tør, men det lader ikke til at være noget problem. "Diskolyset" har jeg pakket ind i sort plastik. Haveslangen må ikke nå ned i vandet udenfor båden, ellers fyldes den med vand, når pumpen stopper.

Da min båd har sejldæk, er det begrænset hvor meget vand

der kommer ind fra oven, men til gengæld er båden ikke helt tæt - der siver lidt vand ind ved kølen. Noget der generer min faglige ære, men som nu har fundet sin løsning."

Tak til Finn for et alternativ til den helt hjemmebyggede løsning.

Redaktionen modtager altid gerne bidrag fra medlemmernes egne erfaringer med at løse store og små problemer. Kontakt os, hvis du skal have starthjælp!



Foto: Finn Johannesson med pumpen fra Solarcamp indsat.

# ØHAVET PÅ TVÆRS



Faaborg  
Ærøskøbing  
Svendborg

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer    Danmarks Museum for Lystsejlsads



Foto: Søren Stidsholt Nielsen

GRATIS AT DELTAGE  
FRI HAVNEPLADS

Mindre og (lidt) større klassiske fartøjer af træ  
**FAABORG - ÆRØSKØBING - SVENDBORG**  
**Torsdag 2. juli - lørdag 4. juli 2026**

*Afslappet kapsejlsads. Hyggeligt havnetræf. Årets båd.*



DANMARKS MUSEUM FOR  
**Lystsejlsads**



**Kontakt:** Jan Jay Brun Jensen  
Tlf. 6146-2540  
jaysvendborg@gmail.com



**Mere info og  
tilmelding:**  
[www.defaele.dk](http://www.defaele.dk)

# Maagen i Mannheim kommer hjem

Af Simon Bordal Hansen

Vi har skrevet om den tyskejede danskbyggede måge "Ehe" i Mannheim i et tidligere nummer af Klassisk Træbåd. Måske har læserne også fulgt med i, at DFÆL sendte et par båd-kiggere til Mannheim for at tjekke båden og nok så vigtigt; møde ejeren, den godt 90årige Rudolf Kramer. Det var før jul, og hvad vores udsendte så og hørte, blev samlet i en rapport, som kan læses på DFÆLs hjemmeside.

I rapporten anbefaler DFÆL, at den gamle måge igen kommer til Danmark, hvilket netop var Rudolf Kramers ønske, nu hvor han ikke længere har fysik til at håndtere båden. Rapporten beskriver også bådens tilstand og de arbejder, som Rudolf Kramer har lavet på den.

Siden begyndelsen af 1960 har han og hans hustru ejet, plejet og sejlet båden fra den samme plads ved Rhinen i Mannheim. Men det store spørgsmål var naturligvis, om nogen ville tage imod båden og give den et nyt liv i Danmark.

## Christian er næste ejer

Og ja, det er lykkedes at finde en ny ejer til båden. Vores opslag på DFÆLs facebookside gav en del henvendelser fra sejlere, der gerne ville vide mere og måske blive dens ny ejer. Blandt de interesserede var Christian Paaske fra Amager. Og det blev ham, som Rudolf Kramer gerne vil vælge, og som den gamle båd skal gives videre til.



*Christian Paaske, mågens kommende ejer.*

*Foto Simon Bordal Hansen.*

Christian og hans familie er ivrige sejlere, og han har allerede renoveret et par ældre lystbåde af træ. Så til foråret kan Christian og hans familie tage imod mågen Ehe, hjemme igen efter 85 år i udlandet.

## Tysk officer førte båden ud af Danmark

I 1941 stod en tysk officer ved en af de små havne i København og holdt øje med en smuk sejlbåd. Han havde købt den, og nu skulle den sendes til Flensborg, hvor den tyske officer holdt til. Båden var en dansk bygget Maage. Båden kom godt afsted, og slap helskindet gennem krigen.

Hvad der skete senere, er lidt uklart. For kort tid efter Tysklands kapitulation i 1945, flyttede den danske Maage til Schweiz, hvor den sejlede på en af de større søer til begyndelsen af 1950'erne. Og så blev den transporteret til Sydtykland og kom i vandet i Rhinen, ikke så langt øst for Mannheim. Ejeren var nu en ejer af en mindre fabrik, og han beholdt båden til i begyndelsen af 1960'erne. Om det så er samme

mand, som var officer i Værnemagten i 1941, ved vi ikke. Vi mangler også at finde fakta om Ehe – hvad hed båden, inden den blev tyskejet i 1941, hvilket bådnummer har den, hvor er den bygget og hvornår?

### Den næste tid

DFÆL er nu ved at udarbejde en skriftlig aftale, som Rudolf og Christian kan bruge til ”handlen”. For det er jo ikke en handel, men en foræring. Christian får båden af Rudolf, og båden er Rudolfs til det øjeblik, båden er løftet ned fra den tyske transportvogn til Christians bådvogn. Så tager Christian over. DFÆL var i gang med at søge sponsorer til at finansiere trans-

porten fra Mannheim og Danmark, men her havde Rudolf en anden mening. Hans ønske var, at båden kunne finde en dansk ejer, og at båden kommer til at sejle under dansk flag. Og hans vil selv betale for den sidste tur, som han sender Ehe ud på. Det har Rudolf allerede hentet tilbud om fra et tysk speditonsfirma.

Vi regner med at båden kommer til Danmark en gang i marts og vil fortælle mere på vores facebookside og gennem vores nyhedsbrev.



*Foto: Rudolf t.h. og Simon t.v. ombord i Ehe på mågens landplads ved Xenon værftet i Mannheim. Foto Nanna Skytte.*

# Riva Ariston Nr 235: en klassisk italiensk skønhed

Af Jørn Nielsen

Riva er et navn, der for mig vækker associationer til elegance, fart og ægte italiensk håndværkstradition. Mærket blev grundlagt i 1842 af Pietro Riva ved Comosøen i Italien, og gennem generationer udviklede værftet sig til et symbol på luksusmotorbåde. Det var dog under Carlo Riva – barnebarn af grundlæggeren – at det for alvor blev legendarisk. Carlo overtog styringen i 1950'erne og forvandlede Riva fra et lokalt værft til et globalt ikon. Modeller som Ariston, Tritone og den berømte Aquarama blev statussymboler for jetsettet, filmstjerner og kongelige. Riva-både kendetegnes ved deres mahognitræskrog, perfekte linjer og kraftfulde motorer, der kombinerer hastighed med tidløs skønhed.

Blandt disse ikoner er Riva Ariston en af mine absolutte favoritter. Modellen blev introduceret i 1950 og produceret i omkring 1100 eksemplarer frem til midten af 1970'erne. Ariston var inspireret af efterkrigstidens prototyper, og Carlo Riva beskrev den selv som "født stærk og ren som en fuldblods racehest". Den var den eneste model, der var på Rivas prisliste gennem hele hans ledelsesperiode. Med sit slanke design, kromdetaljer og luksuriøse interiør blev den forgængeren for de endnu mere berømte modeller som Aquarama.

Min perle i serien er Riva Ariston nr. 235, bygget i 1959. Ifølge Rivas værftsregister er det den allerførste Ariston med det ikoniske zebra-mønstrede polstring – en ændring fra det tidligere ternede stof, der startede præcis ved båd nummer 235. Originalt blev båden solgt til Amy Sever i Milano samme

år. Derefter forsvandt dens spor i mange årtier, indtil den dukkede op igen som en ægte "barnfind" i forfalden tilstand



*Her er båden netop trukket ud i lyset efter 30 år i en østtysk lade.*

Historien om, hvordan jeg fandt nr. 235, er lige så charmerende som båden selv. I sommeren 2023 var fru og jeg på ferie ved Comosøen i byen Laglio – tilfældigvis det sted, hvor Riva-historien startede. Der oplevede vi magien ved de klassiske træbåde, der glider over vandet, og vi forelskede os fuldstændigt i Riva-verdenen. En hurtig søgning på nettet viste dog, at det var langt uden for vores økonomiske rækkevidde. Uden planer om at købe en båd vendte vi hjem, men passionen ville ikke slippe taget. Jeg fandt ud af, at en fyr i Svendborg havde restaureret en Riva, og jeg kontaktede ham for en snak. Det gjorde bare interessen større, og han fortalte, at det ville være svineheld, hvis jeg en dag fandt en

båd, der havde brug for restaurering. Han troede, at de alle var fundet.

Alligevel stødte jeg kort tid efter på denne 1959-model i Nordtyskland. En lille film på YouTube viste, at den var til salg, og samme dag filmen blev offentliggjort, kontaktede jeg sælgeren og lagde billet ind. Det var heldigt, for dagen efter var der allerede mange interesserede. Jeg fik førsteret på



*Meget træ er nedbrudt, men heldigvis er alle spanter undtaget 4 intakte og det strukturelle i orden.*

grund af min hurtige reaktion.

Båden havde stået urørt siden 90'erne, hvor en tvivlsom restaurering var påbegyndt, men heldigvis ikke kommet så langt, at der var skade på de originale dele. Den var i dårlig stand – træet nedbrudt, polstringen væk, og båden dækket af presenninger og et tykt lag støv – men potentialet var tydeligt, selvom en del beslag og motoren manglede. Jeg besluttede at redde den og give den et nyt liv.



*Agterspejlet og dækstrukturen er undervejs. Riva var kendt for deres "barrelback"*



*Første lag ud af i alt 3 x 4 mm khaya mahogni der diagonallimes. Riva var meget tidlig ude med metoden. I øvrigt meget svært at skaffe i fuld længde. Af hensyn til originaliteten må der ikke være stødsamlinger i sidste lag der ligger vandret.*

I dag dokumenterer jeg restaureringsprocessen på Instagram-kontoen @riva.ariston235, hvor jeg deler rejsen trin for trin. Fra de første billeder af den forladte båd i dens oprindelige tilstand til detaljerede opdateringer om genopbygning af skrog, dækstrukturen og genskabelse af de originale detaljer. Det er en historie om tålmodighed, håndværk og kærlighed

til arv – en proces, der kan tage mange år, men hvor hver time bringer båden tættere på sin tidligere glans.

Riva Ariston nr. 235 er ikke bare en båd, men en levende del af motorbådens historie. Gennem dens redning og restaurering holdes Carlos arv i live, og entusiaster verden over kan følge med i, hvordan en glemt skat igen bliver klar til at skære gennem vandet med stil og elegance. Følg gerne kontoen @riva.ariston235 – det er ren magi med mahogni.



*Skandækket er monteret. Det er savet af samme planke, der er flækket for at spejle åretegningen. Det samme gælder med klædningen. Endnu et kendetegn ved Rivaer som ikke gik på kompromis nogen steder.*

## Vores tur til ACBS i USA: En uforglemmelig oplevelse blandt klassiske træbåde

I september 2025 tog vi den lange tur over Atlanten til USA for at deltage i ACBS Vintage Boat Week i Clayton, New York. Det var Antique and Classic Boat Society's (ACBS) store internationale boat show og årlige møde, der i år fejrede foreningens 50-års jubilæum. Arrangementet blev afholdt i samarbejde med Antique Boat Museum ved Thousand Islands-området – et perfekt sted med krystalklart vand og tusindvis af små øer.

Over 130 klassiske både var samlet – fra amerikanske Chris-Craft og Gar Wood til europæiske perler som flere Riva-modeller. Det var fantastisk at se andre Riva Ariston'er på vandet, blandt andet en smuk 1967 Diamante og en velrestaureret 1955-model, der fik masser af opmærksomhed for sin perfekte restaurering. Vi kender ejeren rigtig godt efterhånden og deltog i sejladserne på hans båd.

Højdepunkterne var mange:

- Guidede cruises gennem Thousand Islands: Vi deltog i flere ture, hvor flåden af vintagebåde sejlede sammen mellem de amerikanske og canadiske øer. Lyden af gamle V8- og V12-motorer, duften af mahogni og den spejlblanke lak i solen – ren magi!

- Boat show'et på land og vand: Bådene blev vist både i docken og på trailer. Dommere vurderede restaureringer, og der var priser i kategorier som preserved og restored. Vi mødte ejere, der delte historier om deres "barn finds" og årelange projekter – præcis som vores eget med nr. 235.

- Seminarer og socialt samvær: ACBS arrangerede talks om restaureringsteknikker og fotografering af både.

Aftenerne bød på receptioner, hvor vi udvekslede tips om lakering, krom og originale dele med entusiaster fra hele verden.

- Jubilæumsstemningen: Med 50 år for ACBS var der ekstra festligheder, inklusive historiske udstillinger på museet.

For os var turen ikke kun om at se bådene – det handlede mest om fællesskabet. Vi fik nye venner og masser af inspiration til vores igangværende restaurering af nr. 235. Selvom vores egen Ariston stadig står på værkstedet hjemme og venter, følte vi os som en del af den store familie af klassiske bådentusiaster. USA-turen har givet os ny energi til at fortsætte projektet – og vi drømmer allerede om næste ACBS-event!

Som en sjov krølle på historien arrangerer den europæiske afdeling af ACBS et træf i Danmark i sommeren 2027. Det foregår i Høruphav, og målet er at få flere med i denne hobby. Der kommer både fra Danmark, Norge, Sverige, Tyskland og Frankrig – forhåbentlig endnu flere lande. Hvis du har lyst til at deltage, er du mere end velkommen, også selvom du ikke er medlem af ACBS. Det handler om passionen, håndværket og samværet med andre entusiaster.



*Sådan skal det gerne ende om nogle år.*

A photograph of a sailboat on a choppy sea under a dramatic sky. The sailboat is white with a large white sail. The sail has the text 'ES 023' and 'D23' written on it. The sky is dark with some clouds. The water is dark and has whitecaps. The sailboat is moving towards the right.

# International 5-meterklasse i Danmark

Af Carl Bisgaard

Jeni IV, tegnet af Knud Olsen. Foto nico-krauss.de

Den internationale 5-meterklasse er en konstruktionsklasse, der har rødder tilbage til Frankrig i slutningen af 1920-erne.

På dette tidspunkt blev de fleste både tegnet og bygget individuelt og var selvfølgelig derfor forskellige med hensyn til størrelse og sejlegenskaber. I modsætning hertil blev der også bygget såkaldte entypebåde, hvilket vil sige, at man byggede flere både efter den samme tegning og dermed skabte bådklasser, hvor alle både var ens. Som eksempler på sådanne bådklasser i Danmark kan nævnes Mågeklassen, Drageklassen og senere W-bådsklassen.

For dem, der ønskede at få bygget individuelt, var der flere muligheder. Man kunne blot få tegnet og bygget en båd helt efter egne ønsker, men man kunne også få tegnet og bygget en båd, som opfyldte en af de mange konstruktionsmålerregler, der på dette tidspunkt fandtes på nationalt og internationalt plan. Valgte man at få bygget til en konstruktionsmålerregel fik man en række fordele, hvoraf blandt andet kan nævnes:

- en vis garanti for at båden fik en rimelig holdbarhed og nogle rimelige sejlegenskaber
- en rimelig mulighed for at kapsejle med andre både af tilsvarende størrelse bygget til den samme regel
- man kunne et stykke hen ad vejen få opfyldt sine individuelle ønsker til båden

Der var dog også nogle ulemper ved at få bygget en båd til en konstruktionsregel. Dette gjaldt især, hvis båden skulle bruges til kapsejls. Når forskellige konstruktører tegnede til en konstruktionsmålerregel, kunne det jo ikke undgås at nogle både faldt bedre ud og sejlede hurtigere end andre.

At ende i toppen af kapsejlsfeltet i en konstruktionsklasse krævede derfor, dels at man var gode sejlere, men også at man sejlede i en båd, der under de aktuelle bølge- og vindmæssige forhold var hurtig. Dette stod i kontrast til at sejle kapsejls i entypebåde, hvor det stort set kun er sejlernes kunnen, der afgjorde placeringen.

Den Internationale Yacht Racing Union (IYRU) forsøgte at holde styr på og koordinere de forskellige internationale målerregler. Til dette formål havde man nedsat den såkaldte "Den permanente Komite" hvis formål var at fastlægge og standardisere de forskellige målerregler, så det blev muligt at kapsejle landene imellem på et ensartet og retfærdigt grundlag.

Den (i Europa) dominerende internationale konstruktionsmålerregel var på dette tidspunkt den såkaldte "Internationale R-regel". Både der blev tegnet og bygget til denne regel blev populært kaldt meterbåde eller på skrift i lidt kort form MR både. I 1919 havde IYRU vedtaget, at der efter denne regel kunne bygges både i forskellige klasser (størrelser) fra de mindste, der blev benævnt 6-MR både eller blot Seksmetere og helt op til de største 20-MR både. Det skal her lige nævnes at R står for "rating" og er et måletal der angives i meter. En 12-MR båd har således en rating på 12 meter, og en overalt-længde på omkring 20-24 m.

Både bygget til den "Internationale R-regel" havde dog generelt den ulempe, at de var relativt tunge, på grund af en stor kølvægt og relativt dyre at bygge.

### Den internationale 5-meter klasseregel

I Frankrig ønskede man derfor en ny konstruktionsmålerregel, med henblik på at fremelske nogle kapsejlsbåde der var mindre og billigere at bygge end 6-MR bådene, og som også gav mulighed for international kapsejls.

I 1929 afholdt IYRU et møde i London og ved dette møde stillede Frankrig et forslag til Den permanente Komite om at få vedtaget en international konstruktionsregel med følgende udseende, hvor R står for rating:

$$R = \frac{L + \sqrt{S} - F - 0,5 \cdot B}{2} = 5,00 \text{ meter}$$

Hvor:

L = Længden målt 75 mm over flydevandlinjen korrigeret

med diverse "girdmål" for og agter

S = Sejlareal internationalt målt (dvs. areal af storsejl målt som trekant + 0,85\*areal af for trekant)

F = "Fribord" er et gennemsnit af fribordshøjden målt tre steder på båden

B = "Bredde" (på baggrund af flere breddemål der måles forskellige steder på båden beregnes et fiktivt breddemål B)

Endvidere er der til reglen knyttet en hel del bestemmelser, hvoraf de vigtigste er:

Min. displacement 1500 kg

Maksimalt dybgående 1,10 m, for at tilgodese sejlads på floder og søer samt for at muliggøre en relativ let transport af bådene over land.

Det lykkedes Frankrig at få reglen vedtaget som en international regel på mødet i London. Det skal bemærkes at reglen kun anvendes med måletallet (rating) lig med 5,00 m.

Både bygget til denne regel benævnes Internationale 5-metere eller i daglig tale blot 5-metere (og altså ikke 5-MR både). Klassen er som nævnt i indledningen en konstruktionsklasse, hvilket betyder, at både der bygges til klassen ikke er ens, men blot skal overholde ovenstående regel og de tilknyttede klassebestemmelser.

Efter reglens vedtagelse blev der hurtigt bygget en del Internationale 5-meterbåde i Frankrig, Italien og Schweiz, hvorimod det

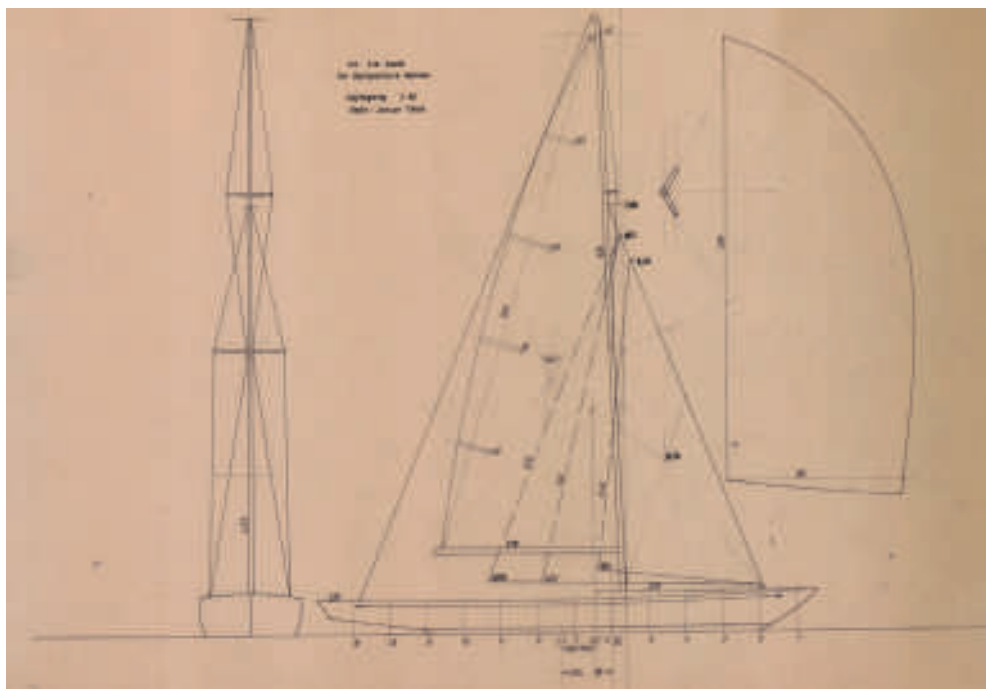
øvrige Europa ikke viste nogen særlig interesse for klassen.

### 5-meterbåde i Danmark

I Skandinavien blev der først bygget til klassen i Sverige i 1936, og først i 1938 blev den første internationale 5-meterbåd bygget i Danmark.

Denne båd blev bygget på Aarhus Yachtværft til Wibroe i Aalborg og fik navnet "Yankee". Båden var tegnet af Knud Reimers, Stockholm.

Herefter gik der et par år uden yderligere nybygningsaktivitet, men i 1940 får C. Heide Hansen, Odense bygget båden Fiance og i 1941 begynder det at tage fart. I 1941 købes "Yankee" af Anker Jepsen, Horsens og samtidigt får Max Jepsen, Horsens, bygget 5-meteren Sickan.



Rigtegning. International 5-meter til Sejlsportens Venner, 1946

I 1942 lader "Sejlsportens Venner" så bygge en 5-meter som "reklame" for sejlsporten og især for 5-meterklassen. Denne båd får navnet Fidus og ender efter lodtrækning med at blive hjemmehørende i Horsens, ejet af Kaj Wolhardt. Det kan her lige nævnes, at "Sejlsportens Venner" var en landsdækkende forening startet på initiativ af Horsens sejlklub, med formålet at yde en indsats til gavn og udbredelse af sejlsporten.

Samtidigt hermed bygger bådebygger Albert Børresen, Vejle, en femmeter, 5'ern, til sig selv efter egne tegninger. Ved udgangen af 1942 er der således bygget i alt fem både, hvoraf de tre ligger i Horsens, en i Vejle og en i Odense. Og herefter går det pludseligt rigtigt stærkt.

I 1943 kommer der yderligere 14-15 både til så 5-meterflåden nu i alt udgør ca. 20 både. Bådene er spredt ud over landet med den største koncentration i Østjylland, især i Horsens, men også Københavnsområdet er ved at komme med. Bådene er hjemmehørende som angivet efterfølgende:

Horsens (7-8); Vejle (2); Kolding (2); Skive (1); Sønderborg (1); Odense (1); Nykøbing Falster (1); Københavnsområdet (4-5).

Hvis man ser på det totale antal nybyggede lystfartøjer i 1943 (jævnfør lystfartøjsregistrene) ses 5-meterklassens popularitet meget tydeligt, idet ca. 1/3-del af årets registrerede nybyggede lystfartøjer er 5-metere. I 1943 - 44 kan Horsens

Sejlklub en overgang mønstre en flåde på hele otte 5-metere.

I de følgende år fortsætter tilgangen til klassen i et noget nedsat tempo, hvilket vel til dels skyldes 2. verdenskrig og deraf følgende mangel og begrænsninger i den frie sejlads. Efter 2. verdenskrigs afslutning i 1945 bygges der – frem til 1950 – yderligere nogle få 5-metere.

I alt registreres 29 både til klassen uagtet at en af de sidste både tildeles nummeret D30, men af en eller anden grund bliver der tilsyneladende aldrig bygget eller registreret en



*Fiance III ud for Assens 1952*

båd med nummeret D22. Herefter går nybyggeriet i stå, koncentrationen af 5-metere i Horsens aftager, og mange af disse og af de øvrige 5-meterbåde i provinsen ender efterhånden i Københavnsområdet.

Udover de indmålte og registrerede 5-meterbåde bygges der også nogle enkelte både, der af en eller anden grund ikke bliver eller ikke kan indmåles og registreres som høren-

de til klassen. Den væsentligste grund til at nybyggeriet af 5-metere stopper, er nok at de to entypeklasser – Drager og Folkebåde – på det her tidspunkt bliver meget populære og tiltrækker mange af tidens bedste sejlere.

### Konstruktører

Ved klassens fremkomst i Danmark var den alt dominerende konstruktør Knud Reimers, Stockholm, men fra 1943 og frem optræder flere andre konstruktører. Her kan især nævnes de svenske konstruktører Tord Sundén og Tore Holm, samt de danske konstruktører Knud Olsen, Albert Børresen, A. Slaabye Larsen, Viggo Marving og Robert Jensen.

Den dominerende konstruktør af de danske både er som nævnt Knud Reimers med i alt omkring 13 både. Blandt de hjemlige danske konstruktører topper Knud Olsen listen ved at have konstrueret 6 både.

### Konstruktionernes variation

Klassereglen og de tilhørende bestemmelser gav selvfølgelig en del begrænsninger, men var ikke nær så udførlige/begrænsende som for Nordisk Krydsers-klassen eller 6-MR-klassen. Enkelte forhold var dog låst, og det mest betydende var nok, at bådenes dybgående ikke måtte overskride 1,10 m.

Denne relativt lave dybgang blev - i hvert fald i Danmark - et væsentligt kritikpunkt fremført af især KDY og af sejlerbladet Sejl og Motor, men mere herom senere. Argumentet for den lave dybgang var at bådene også skulle kunne sejles på større floder og søer samt ikke mindst, at de relativt nemt skulle kunne transporteres over land.

Blandt de mere frie bestemmelser kan nævnes, at kølen kunne udføres i støbejern eller bly, og at bådene kunne bygges med eller uden kahyt. Blandt de danske 5-metere resulterede de ret frie klassebestemmelser i både med overaltlængder varierende fra ca. 8,50 m til ca. 9,50 m, og bredder målt i dækniveau varierende fra ca. 1,75 m til ca. 2,01 m. Bådenes displacement var typisk omkring 1750 kg.

Sejlarealet S, der indgår i måleformlen, varierede meget fra båd til båd - fra ca. 18 m<sup>2</sup> til små 23 m<sup>2</sup>, hvilket virker ret beskedent i forhold til bådenes størrelse.

I virkeligheden førte bådene dog væsentligt mere sejl end det målte areal. Til alle bådene hørte nemlig flere forsejl og heriblandt også flere genuaer, hvoraf de største havde et underlig, der ofte gik helt hen på siden af cockpittet. Med fuldt storsejl og max genua kunne det maksimale sejlareal dermed komme helt op omkring 30 m<sup>2</sup>.

Herudover kunne bådene også føre en spiler der kunne være ret stor, da reglen kun gav nogle relativt få begrænsninger for størrelsen. Tager man den beskedne dybgang i betragtning manglede bådene - under de fleste forhold – bestemt ikke sejlareal.

### Kapsejladser

Den hurtige tilvækst af 5-metere i årene 1940-50 betød, at der kunne samles ret store felter af 5-metere til kapsejladser. Under krigen selvfølgelig mest i det jyske der ikke var ramt så hårdt af sejladforbud som Københavnsområdet. Det var således muligt at samle felter på 10-15 både ved de større kapsejladser i det jyske i disse år. Efterfølgende i midten af halvtredserne kunne der i Københavnsområdet samles felter på 8- 12 både ved de større kapsejladser.

Imidlertid bliver kapsejladser i entypeklasserne – Folkebåde og Drager – mere og mere populært op gennem halvtredserne, hvilket medfører at konstruktionsklassebåde som 5-metere, Nordiske Krydsere og 6-MR-både m.fl. langsomt forsvinder fra kapsejladsbannerne og derfor ikke længere får deres egne løb, men i stedet må overgå til at sejle efter det såkaldte NL-mål (Nordisk Længde). Her kan så lige nævnes det pudsige at NL-målet for 5-meterklassen tilfældigvis fastlægges som 5,00.

Da 5-meterbådene kom frem i Sverige, Finland og Danmark håbede man en overgang, at det kunne give anledning til nogle internationale eller i hvert fald interskandinaviske



*D28 Helene på Limfjorden. Foto Nordvestjysk Fjordkultur*

kapsejladser. Blandt andet forsøgte man at få stablet nogle pokalsejladser på benene. Det lykkedes desværre kun i begrænset omfang. Svenskerne og finnerne afholder dog fortsat kapsejladser for 5-meterklassen med en pæn deltagelse fra begge sider.

### **5-metere i Sverige og Finland samt andre lande**

Sverige var et foregangsland med hensyn til 5-metere dog stærkt fulgt af Finland. I Norge var der tilsyneladende ikke interesse for klassen. I Sverige fortsatte nybyggeriet til hen mod slutningen af halvtredserne. I Sverige er der i alt bygget ca. 100 både og i Finland ca. 50 både. Både i Sverige og Fin-

Jeni IV i fugleperspektiv. Foto nico-krauss.de



land er der stadig pæn interesse for klassen, og så sent som i 2000 og i 2011 er der bygget 2 nye 5-metere i Sverige.

Mange af de gamle både er blevet/bliver renoveret, og der afholdes flere årlige kapsejladser ofte med deltagelse af både svenske og finske både. Se facebookside "5 Metre International". I 2025 blev der for eksempel afholdt 5-meterkapsejladser med deltagelse af omkring 20 både.

Sjovt nok ser man blandt 5-metersejlerne i Sverige og Finland mange unge/ynge mennesker, som både går op i vedligeholdelsen af og sejlsads med bådene. Hvorfor det er sådan, ved jeg ikke, men tænk hvis der er noget, vi kunne tage ved lære af, så vi også kunne få nogle flere unge mennesker gjort interesserede i vores ældre både.

5-meter klassen fik nok aldrig den internationale udbredelse, som klassens franske ophavsmænd havde ønsket. Rundt omkring i Europa opnåede klassen dog en pæn interesse med 5-meterflåder i Frankrig, Holland, Italien, Schweiz, Danmark, Sverige og Finland, og udenfor Europa fandtes der mindre 5-meter flåder i Argentina, Brasilien, Uruguay og USA.

### **Provins kontra København**

I slutningen af fyrrerne er der ca. 22 både i provinsen og ca. 8 både i Københavnsområdet, men allerede i midten af halvtredserne er billedet vendt, så der nu er ca. 12 både i provinsen og ca. 17 både i Københavnsområdet.

Det har hidtil ofte været fortalt at 5-meterbådene hovedsageligt var en bådklasse, som opstod i og blev sejlet i provinsen, og at københavnere ikke var særligt interesserede i klassen. Som det fremgår af ovenstående, er dette en myte, der ikke har hold i virkeligheden.

At flertallet af de første både bygges og sejles i Jylland er selvfølgelig rigtigt, men dette forhold har sandsynligvis snarere noget at gøre med 2. Verdenskrig, mangel på materialer og begrænsede sejlsadsområder i Øresund. I provinsen har

krig og materiale mangel måske været lidt mere på afstand end i Københavnsområdet.

At man i Københavnsområdet selvfølgelig også allerede havde den godt indarbejdede W-bådsklasse og drageklasse har dog selvfølgelig nok også lagt en dæmper på interessen for at gå ombord i den nye 5-meterklasse.

En anden medvirkende faktor til at 5-meterklassen i starten var lidt langsom til at komme i gang i Københavnsområdet var uden tvivl også at datidens førende sejlsportsmagasin, det Københavnsbaserede Sejl og Motor af en eller anden grund havde set sig gal på klassen og benyttede enhver lejlighed til at fremføre kritik af klassen. Kritikken blev i bladet til dels ført frem af KDY, men især bladets faste skribent Mascot (M. S. J. Hansen) holdt sig ikke tilbage.

Kritikpunkterne gik især på at bådernes maksimale dybgang på 1,10 m måtte betyde at bådernes krydsegenskaber måtte være dårlige. Den begrænsede dybgang måtte også betyde at bådernes sødygtighed i hård luft ikke var tilstrækkelig. Disse argumenter fremførtes uden at de pågældende kritikere selv havde prøvet at sejle 5-metere.

At de jyske 5-meterejere ikke fandt problemer med hensyn til krydsegenskaber eller sødygtighed og yderligere kunne fremføre, at svenskerne - der allerede på dette tidspunkt havde en 5-meterflåde på ca. 75 fartøjer - åbenbart heller ikke havde observeret problemer vedrørende disse forhold, prellede af på både KDY og Mascot.

Kritikken fortsatte og når disse til dels fysiske betingede argumenter vedrørende krydsegenskaber og sødygtighed slap op, fremførte man yderligere at bådene også var grimme, eller ikke sejlede helt så hurtigt som W-både og drager. Selv da 5-meterklassen i halvtredserne også havde vokset sig stor i Københavnsområdet og deltog i de større kapsejladser som største felt - flere 5-metere end W-både og for eksempel Nordiske Krydsere - fortsætter Sejl og Motor en form for

passiv kritik ved stort set kun at bringe minimal omtale af 5-meterbådene i forhold til de øvrige bådklasser samt næsten aldrig at vise billeder af de deltagende 5-metere.

Det ældre konkurrerende sejlsportsblad – det jysk baserede Sejlerbladet – havde derimod en helt anden positiv tilgang til 5-meterklassen, og bragte ofte (positive) artikler og billeder fra søsætninger af nye 5-meterbåde samt fra kapsejladser mm. Sejlerbladet måtte dog desværre ophøre i starten halvtredserne.

### Danske 5-metere i dag

Tilbage i Danmark er der vel skønmæssigt 5 - 7 danskbyggede både og sandsynligvis en enkelt svenskbygget båd. Som

disse både er så vidt vides stadig sejlede. 1 enkelt båd er måske havnet i USA, men mere om denne vides ikke. Det er bemærkelsesværdigt, at så mange af bådene er endt i Tyskland, men vi må jo nok erkende, at der er større interesse for træbåde i Tyskland end herhjemme.

Hvad er der så sket med resten af de danske 5-metere? Ja de fleste er nok gået til, men rundt om i landet ligger der jo alligevel nok et par stykker, som det blot ikke er lykkedes at opspore endnu. For en del af de danske 5-metere savnes jævnfør oversigtsskemaet oplysninger om, hvor de er blevet af og om de stadig eksisterer eller er gået til.



*D28 Helene. Foto Nordvestjysk Fjordkultur*

det fremgår af oversigtsskemaet (bragt andetsteds i bladet) er det dog kun lykkedes med sikkerhed at identificere 4 – 5 både herhjemme, som sejlede/under renovering. Til gengæld er det lykkedes at spore 9-10 danskbyggede 5-metere til Tyskland og 1 enkelt til Frankrig. De fleste af

Hvis der blandt læserne er nogle, der har kendskab til disse både eller har andre oplysninger om de danske 5-meterbåde – må de gerne kontakte mig. Alle oplysninger har interesse. Carl Bisgaard kan kontaktes på: [cabis@live.dk](mailto:cabis@live.dk) / 2066 6865

## Danske Internationale 5-metere

Sejlnummer	Bådnavn	Senere navne	Konstruktør	Byggested	Byggeår
D1	Yankee		Knud Reimers	Aarhus Yachtværft	1938
	Iwell		Knud Reimers?	Nakskov?	1938?
D2	5-ern	Sutja	Albert Børresen	Børresen, Vejle	1942
D3	Fiance	Fly	Knud Reimers	A. C. Christensen, Gerskov	1940
D4	Sickan		Knud Reimers	N. H. Nielsen, Strandhuse	1941
D5	Fidus		Knud Reimers	Aarhus Yachtværft	1942
D6	Hazan		Knud Reimers	Georg Andersen, Horsens	1943
D7	Kajsa		Knud Olsen	Brdr. Olsen, Præstø	1943
D8	Flickan	Spader, Emma V	Knud Reimers	Mazantis Bådeværft, Odense	1943
	Stormy Weather		Knud Reimers	Aalborg	1943?
D9	Caramba		Knud Reimers	Aarhus Yachtværft	1943
D10	Spind	Oui Oui; Hildegaard von Bingen	Tord Sundén	Børresen, Vejle	1943
D11	Sheena	Pioner?; Zita?	Knud Olsen	Brdr. Olsen, Præstø	1944
D12	Vixi		Knud Olsen	Brdr. Olsen, Præstø	1944
D13	Zoric	Hurricane; Joy; Zita?	Knud Olsen	Brdr. Olsen, Præstø	1943
D14	Joyce		Knud Reimers	Aarhus Yachtværft	1943
D15	Fiance II		A Slaaby-Larsen	A. C. Christensen, Gerskov	1943
D16	Indian	Lill II	A Slaaby-Larsen	Brdr. Olsen, Præstø	1943
D17	Dream	Sandsynligvis Seeschwalbe (G2)	Knud Reimers	Beckmann Christensen, Strandhuse	1943
D18	Hanne II		Robert Jensen	Beckmann Christensen, Strandhuse	1943
D19	Springfield	Sandsynligvis Buttje (G7)	Tore Holm	Børresen, Vejle	1943
D20	Diana	Lilie (G20)	Tord Sundén	Georg Andersen, Horsens	1943
D21	Suss II	Kiki	Tord Sundén	Georg Andersen, Horsens	1933
D22	Antageligt ikke bygget				
D23	Jeni V	Amber	Knud Olsen	Brdr. Olsen, Præstø	1945
D24	Juran		Knud Olsen	Sundby Bådebyggeri, København	1944
D25	Fiance III		Knud Reimers	Gunnar Nielsen, Odense	1945
D26	Helle	Jas V	Knud Reimers	Karl Nielsen, Snaptun (Horsens)	1946
D27	Quintus	Bass; Goa (Ger 1)	Knud Reimers	Ing. Thorsell & Co., Horsens	1946
D28	India II	Aa-Jo; Frk. Frække; Helene	Viggo Marving	E Malling Nielsen, Odense	1950
D29	Ilse		Tord Sundén	P H Petersen, Middelfart	1947
D30	Dan	Ka Ra, Merlin	Albert Børresen	Børresen, Vejle	1946
D31	Blix IV	Monique( S96)	Tore Holm	Gamleby	1947
D56	Sally	Sirius (S13)	Jac. M. Iversen	Söderhamn	1937

### Bemærkninger

Zita. Formodes at være D11 eller D13 da overensstemmelse med disse bådes tegninger/målerbreve mv. (D11 er søsterbåd til D13)

"Buttje" og "Seeschwalbe" sejler under tysk flag og er sandsynligvis nr. D 19 og D1 som anført ovenfor, men endelig dokumentation savnes pt.

D31 og D56 er ikke "officielle" danske 5-meternumre

Iwell og Stormy Weather er tilsyneladende aldrig blevet målt ind til klassen og har derfor ikke et officielt 5- meternummer.

D26 har sandsynligvis en søsterbåd bygget samme sted til en fabrikant Rasmussen i København. Yderligere oplysninger mangler.

Importeret fra Göteborg 1981

# Mågerne og ternerne har intet sted at bo...

Af Carl Mangor

Andet sted i dette blad findes en omtale af et fint eksemplar af bådtypen Mågen, der måske er på vej fra Mannheim til Danmark, hvor den blev bygget for mere end 100 år siden.

Næsten samtidig er der et andet "måske" knyttet til endnu en båd fra lystsejladens første år. I Margretheholmshavnen på Refshaleøen i København ligger der en lille kutter, der kan være en Terne. Ejeren var troede egentlig, det var noget helt andet, men fik et tip om, hvad er måske i virkeligheden gemmer sig bag det panser af glasfiber, der armerer båden.

I DFÆLs manual til brug ved uddeling af plaketter for god bevaring er alderen noget, der vejen tungt, når et fartøjs kvaliteter skal gøres op. Med langt over 100 år på bagen gør det i sig selv både Mågen og den eventuelle Terne interessante. Lige så vigtigt i historisk sammenhæng er dog det næsten revolutionerende tiltag, der lå til grund for dem begge: flere både bygget efter den samme tegning.



*En længere hæk havde gjort underværker*

### En tegning – flere både

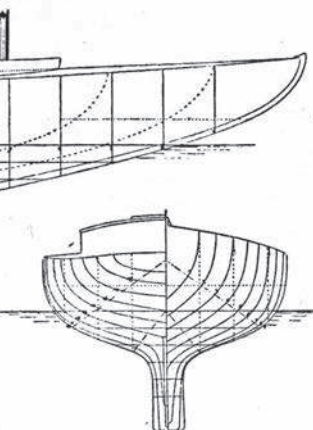
Op til slutningen af 1800tallet kunne man ikke entydigt sige, om det var manden eller båden, der vandt en kapsejlad. Ikke to både var ens, og selv om der arbejdedes med måleregler og respittider, efterlod kapsejladresultaterne altid spørgsmålet, om det var sejleren eller båden, der vandt?

Som modsvar til dette konstruerede Alfred Benzon i 1898 "Ællingen", en lille kutter på godt 7 meter, der skulle bygges

Alene i Danmark, er der bygget et meget stort antal kuttere med en overalltlængde på 9 meter godt og vel, så hvorfor er det lige, at denne båd skiller sig ud?

### Hvad taler for?

En visuel sammenligning mellem Benzons tegning og billedet af båden på land (der desværre ikke er helt vinkelret) viser ligheder ved både stævn og undervandskrog. Ruffet virker, efter ejers udsagn, originalt, med undtagelse af rufsidernes forlængelse ved mastehullet. De er skåret af, men ellers fremstår ruffet meget lig stregerne på tegningen.



Alfred Benzons tegning fra 1898

efter samme tegning, men kun i et antal af 12. Det sidste som en sikkerhed mod, at eventuelt nybyggede fartøjer skulle have fordele overfor de mere bedagede.

Ternen er en større konstruktion ud fra samme koncept, der blev søsat nogle år senere. Her var kvoten sat til 6 både, men der blev bygget enkelte ud over disse.

Hækken skiller sig derimod ud. Hvor Ternens agterspejl er smukt indfaldende, er Måske-Ternens agterspejl skåret af i et vinkelret snit fra dækket. Det er meget ufikst og passer dårligt til båden proportioner i øvrigt. Til gengæld kræver det ikke meget fantasi at forestille sig, at der har været råd i hækken. Som konsekvens har man derfor på et tidspunkt blot skåret det dårlige træ væk og etableret et nyt agterspejl. Hvis det er tilfældet, vil fartøjets afskærne del snildt kompensere for såvel agterspejl og overalltlængde. Bredden er målt til 2.28. Med aldrig, glasfiberbelægning og måske mindre unøjagtig ved opmåling, er en afvigelse fra Ternens 2.25 ikke noget der ændrer ved muligheden for, at der er tale om en Terne. Der er derfor god grund til at gå båden efter med det rigtige måleudstyr, når vejrliget igen giver anledning til det.

## Hvis og hvis

Det store spørgsmål bliver så, at hvis det viser sig at være en Terne, hvilken en er der så tale om? Et kig i de umiddelbart tilgængelige registre kan hurtigt reducere mulighederne til nedenstående 6 fartøjer.

Ca-Ira	R4	Benzon, Alfred	Nielsen, Brødrene Skovshoved	1900
W.G./Hega	Nr. 4		Nielsen, Brødrene Skovshoved	1900
Sterna		Benzon, Alfred	Svendsen, Skovshoved	1900
Tar	SS50	Benzon, Alfred	Nielsen, Brødrene Skovshoved	1900
Heja	V6	Benzon, Alfred		1899
Grønne Olga		Benzon, Alfred		1899

I virkeligheden kan der være tale om flere end disse 6. Registreringerne er ofte fejlbehæftede, fordi kategorierne konstruktører, byggesteder og bådtyper er blevet udsat for unøjagtigheder ved notering, sats og tryk. Det giver mulighed for, at der kan være 3-4 stykker mere, hvis – som i et enkelt tilfælde – konstruktøren Gerhards Rønne fejlagtigt er noteret som konstruktør i stedet for Alfred Benzon.

Ovenstående liste er heller ikke fri for fejl, da flere af bådene

er noteret med overalltlængder på omkring de 7 meter – på trods af typenavnet Terne.

Alt i alt betyder det, at hvis, det skulle vise sig, at båden på Margrethelolmen opfylder Ternens dimensioner, ligger der en stor indsats i, at dokumentere hvilket fartøj, der er tale om.

## Hvad ved vi?

Nuværende ejer købte båden tilbage i 2013 af "Casper". Han havde båden liggende i Christians Havns kanaler og stod bag beklædningen med glasfiber. Den nye ejer fik ikke

meget information om båden, men på en to-do-list ombord var overskriften for arbejdsopgaverne slet og ret "Ternen". Vi vil gerne høre fra folk, der kan bidrage med oplysninger om båden. Højest på listen er naturligvis alt, hvad der kan dokumenteres. Skulle der være hvis'er eller måske'er hører tager vi også det.



- og båden der måske er en Terne?

# “Det var synd, den bare stod der”

Af Carl Mangor

Der er så dejligt ude på landet - og med tiden er det gået op for mig, at en ikke ubetydelig del af den sejlene kulturarv, befinder sig der. Nogle både kun i vinterhalvåret, andre for længere ophold.

I kølvandet på landbrugets omlægning er kvadratmeter i tusindvis blevet sat fri i lader og maskinhuse til glæde for entreprenante lystsejlere. Helt uvidende kan man bevæge sig rundt på landevejene, mens større eller mindre renoveringsprojekter for træbåde udspiller sig bag de levende hegn, godt skjult for offentligheden.

Op ad et sådant hegn, i nærheden af Hårby på Fyn, er et større renoveringsprojekt i gang. Af gården er der nu kun stuehuset tilbage, så arbejdet er henlagt til et solidt telt på grunden. Under den udspændte presenning står en International 5-meter. I sagens natur ældre, da de ca. 30 af slagsen, der er bygget herhjemme, næsten alle er fra 1940'erne. Ejeren hedder Carl Bisgaard, og i forhold til træbåd kan man



*Netop bragt hjem fra Nyborg*

nok sige, at han har rigeligt mellem hænderne. Siden 1985 år har han sejlet med den Nordiske Krydser “Juvel” fra 1947. Men på en tur forbi Nyborg i 1992, så han 5-meteren stå på land, og syntes “det var synd, den bare stod der”.

## 40 år på land

Det havde den faktisk gjort i nogle år, så efterhånden har den tilbragt små 40 år på land. Den første tid blev der skiftet



*De sidste forberedelser før der lægges dæk*

og repareret lidt, men arbejde, familie og ombygning af hus satte processen på stand-by en periode. Nu er det så begyndt af rykke igen: 8 bundstokke, rorstævn, 45 svøb, begge bjælkevægere, øverste bord i hver side, agterspejl og samtlige dæksbjælker er det blevet til. Der er stadig meget tilbage, så der er ingen konkrete datoer om den anden søsætning.

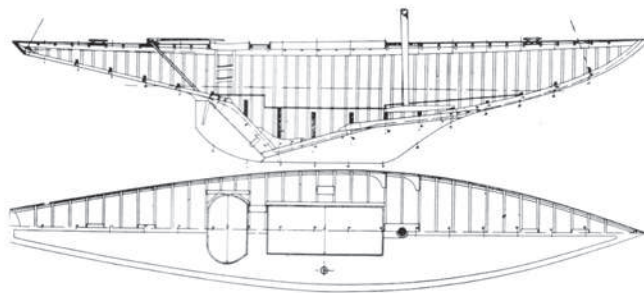
At byggeriet i perioder har ligget stille, er ikke ensbetydende med, at der ikke er arbejdet med 5-meteren. Løbende har Carl arbejdet med en anden opgave: at identificere båden. Sælgeren i Nyborg havde nemlig ingen anelse om, hvad nummer det var og havde også kun et begrænset kendskab til, hvor den kom fra.



*Carl Bisgaard og D13*

Ud fra en simpel opmåling og en senere granskning af den samling af målerbrev for den Internationale 5-metere, der findes på Danmarks Museum for Lystsejlad, fik Carl hurtigt et kvalificeret bud. 5-meterklassen er præget af en forskel i overaltlængden på næsten en meter mellem det korteste og det længste fartøj. Det betød, at alle dem, der ikke lå i nærheden af 9.35 meter, kunne udelukkes. Og det var næsten alle, så pilen pegede hurtigt på Knud Olsens Shena med klassenummer D11 eller Zoric med klassenummer D13.

Disse både er nemlig bygget efter den samme tegning. En tredje båd Vixi med klassenummer D12 som sandsynligvis også er bygget efter samme tegning – men dog er blevet ca. 5 cm længere kunne umiddelbart udelukkes, da den er endt i Tyskland.



*Knud Olsen 5-meter – og antageligt D 13*

### **Konstruktør og bådebygger**

Knud Olsen, der i dag nok er mest kendt for sin OK-jolle, tegnede 6 5-metere og byggede sammen med sin bror 5 af dem på deres værft i Præstø. Hans sidste 5-meterkonstruktion, D24, blev bygget på Sundby Bådeværft. Brødrene Olsen byggede også en enkelt 5-meternummer D16 Indian, efter tegning af Slaaby-Larsen. D16 Indian sejler i dag i Frankrig. Ud over målene har Carl Bisgaards 5-meter nogle typiske Knud Olsen kendetegn. Spanter og bundstokke, har nogle særlige rundinger, der går igen på flere af hans både. Hækken på netop D11, D12 og D13 er ekstremt lang og smal. Rorbladets agterkant er skåret af på en ret linje vinkelret på vandlinjen. Dette gælder også for nogle af Knud Reimers konstruktioner, men historikken bag denne detalje gør, at Olsen nok har kopieret Reimers.

Om D11 Shena vides, at den får udstedt målerbrev af KDY i april 1944, og at den blev bygget til Yachtmægler H. Møller, medlem af Sejlklubben Sundet, København. I 1944 deltager

den i kapsejlad ved Roskilde, men herefter kendes den historie ikke. En enkelt oplysning peger dog på at den på et tidspunkt har haft navnet Pioner.

D13 Zoric er derimod mere veldokumenteret. Den får udstedt målerbrev i august 1943 af KDY. Den første ejer var Svend Aage Barding, medlem af Københavns Amatør Sejlklub og blev i '48 solgt til Skovshoved, hvor den sejlede videre under navnet Hurricane. Herfra kan Carl Bisgaard følge den til Kolding i 1951 og 3 år senere til Horsens, hvor den under navnet Joy var hjemmehørende så langt som til 1954. Ejeren på dette tidspunkt - den kendte Horsens sejler Georg Østerby Nielsen - sætter båden til salg; men herefter er der hidtil ikke fundet spor efter D13, Zoric/Hurricane/Joy.

### The missing link

Herfra var der ikke noget, der pegede fremad. Carl begyndte derfor at arbejde sig baglæns i historien. Fra Nyborg havns vinterplads. Sælgeren af båden havde dog set stort på årstidernes skiften, for den havde ikke haft vand under kølen i nogle år.

Gennem telefonopringninger, gamle sejlerblade, bådregistre, årbøger fra sejlklubber og granskning af kapsejladresultater fra alle egne af landet, er det hen over årene lykkedes Carl at skabe et forholdsvis klart billede over Internationale 5-metere i Danmark – og hvilken af dem, han har stående i sin have. Det viste sig, at båden, der i Nyborg stod under navnet Zita, i en næsten 20-årig periode havde været hjemmehørende lige op ad Carl Bisgaards eget farvand, nemlig Faaborg Fjord – kun lige med en kortvarig afstikker til Assens og senere til Nyborg. Ellers havde den siden 1962 ligget i henholdsvis Dyreborg og Faaborg.

Det lykkedes også at finde frem til ejeren, der i sin tid havde bragt båden til Dyreborg. Ved kontakt til ejerens søn blev det oplyst, at båden var købt af en bådmægler i København. Yderligere kunne sønnen oplyse at faderen havde været medlem af Københavns Amatør Sejlklub, og i øvrigt forud



*Zita i Faaborg i 1960'erne*

for 5-metere havde ejet en spidsgatter, der også havde haft navnet Zita.

For at afgøre om Carl Bisgaards båd er D13, Zoric/Hurricane/Joy, kræves at det lykkes at dokumentere denne båds ejerhistorik i årene 1954 til 1962 eller at der for tiden efter 1962 findes sikre oplysninger om båden, der ikke stemmer overens med ejerlisten fra 1962 og frem til i dag.

Såfremt det sidstnævnte sker, vil det indirekte pege på at Carl Bisgaards båd må være D11, Shena/Pioner.

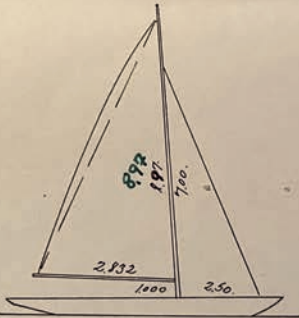
Alternativt kan der jo også dukke oplysninger op, der direkte peger på enten D11 eller D13.

### Vand under kølen igen

Men ude i teltet går byggeriet videre. Der er lidt finpudsning af stævnetræ og agterspejl. Dæksbjælkerne skal lige have de sidste høvlstrøg, og så bliver selve dækket det næste store kapitel. I en lade ikke så langt derfra, står Carls Nordiske Krydser. Den skal også passes, men det er et overkommeligt arbejde med stort set bare maling og lak. Arbejdet på 5-meteren derimod er ikke "bare" vedligehold. Der skal formes, tilpasses og overvejes i en helt anden grad. Det har en særlig tiltrækning, og det er forbundet med stor glæde at få det gjort.

Hvad med 5-eren? Skal der sejles i den engang? Det mener Carl nok der skal. Med alderen vil den være mere håndterlig end den Nordiske Krydser, og med de åbne cockpit er den helt og aldeles velegnet til at bevæge sig rundt i for kortere ture på Helnæsbugten og det vand, der er i nærheden.

Såfremt der blandt læserne er nogen, der ligger inde med oplysninger om D11, Shena/Pioner og D13, Zoric/Hurricane/Joy må de meget gerne kontakte Carl Bisgaard, på telefon 2066 6865 eller pr. mail: cabis@live.dk

<p>5 M.R. YACHT. <span style="float: right;">5</span> <span style="float: right;">D 13.</span></p> <p>MAALEBREV</p> <p>UDSTEDT AF</p> <p>KONGELIG DANSK YACHTKLUB.</p> <p>FARTFØJETS NAVN <u>Zoric</u></p> <p>RIGNING <u>Bermuda.</u></p> <p>EIER <u>Se. An. Barding.</u></p> <p>KLUB <u>K. A. S.</u></p> <p>HJEMSTED <u>København.</u></p> <p>TEGNET AF <u>Knud Olsen.</u></p> <p>DESIGNET AF <u>Bror. Olsen.</u></p> <p>BYGGEPLAD <u>Prostly Baadebyggeri.</u></p> <p>BYGGEAAR. <u>1943.</u></p> <p>MAALT AF <u>Carl O. Christensen</u></p> <p>I <u>København.</u></p> <p>DATO FOR MÅLINGENS FULDENDELSE <u>3-8-43.</u></p> <p>MAALEBREVETS GULDIGHED OPHØRER <u>3-8-45.</u></p> <p>FORMEL <math>L + \frac{1}{2}F + \frac{1}{2}R = R = 5,00.</math></p> <p>SEKRETAREN I K.D.V. _____</p> <p>UNDSKRIFT. _____</p>	 <p>SEJLAREAL</p> <p>STORSEJL = 12,760</p> <p>FOTSEKANT = 8,75</p> <p>× 0,88 = 7,408</p> <p>SEJLAREAL = S = 20,140</p> <p>VS = 4,488</p> <p>DET ATTESTERES AT DÅRDENS MATERIALDIMENSIONER OG UDSTYR ER I OVERENSSTEMMELSE MED REGLER.</p> <p>KØBENHAVN DEN <u>9-8-1943.</u></p> <p><u>Carl O. Christensen</u></p> <p>MÅLER.</p>	<table border="1"> <tr> <td>LÆNGDE OVERALT</td> <td></td> <td>9,253</td> </tr> <tr> <td>OVERHANG FOR TIL M.V.L.</td> <td>1,131</td> <td></td> </tr> <tr> <td>OVERHANG A. TIL M.V.L.</td> <td>1,837</td> <td></td> </tr> <tr> <td>FRADRAG FOR OVERHANG</td> <td></td> <td>3,968</td> </tr> <tr> <td>LÆNGDE I MÅLEPLAN</td> <td></td> <td>6,385</td> </tr> <tr> <td>GJRD FOR</td> <td>776</td> <td></td> </tr> <tr> <td>+ 2 GANGE HØJDEN VED MÅLEPLAN</td> <td>500</td> <td></td> </tr> <tr> <td>GJRD DIFFERENCE FORUDE</td> <td>246</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1,5 × GJRD DIFF.</td> <td></td> <td>360</td> </tr> <tr> <td>GJRD AGERUDE</td> <td>1,805</td> <td></td> </tr> <tr> <td>+ 2 GANGE HØJDEN VED MÅLEPLAN</td> <td>1,054</td> <td></td> </tr> <tr> <td>GJRD DIFFERENCE AGTER</td> <td>257</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1/2</td> <td></td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>LÆNGDEN L</td> <td></td> <td>6,945</td> </tr> <tr> <td>VS</td> <td></td> <td>6,488</td> </tr> <tr> <td>SUM</td> <td></td> <td>11,533</td> </tr> <tr> <td>MIDDEL FRIBORD VED 0 FIB</td> <td>707</td> <td></td> </tr> <tr> <td>--- " --- " G</td> <td>604</td> <td></td> </tr> <tr> <td>--- " --- " 0 A.</td> <td>608</td> <td></td> </tr> <tr> <td>SUM AF FRIBORD</td> <td>1,933</td> <td></td> </tr> <tr> <td>+ (1/3 AF SUMMEN) FRIBORD F. (659)</td> <td></td> <td>644</td> </tr> <tr> <td>BREDE I DEK VED G</td> <td>1,793</td> <td>10,339</td> </tr> <tr> <td>BREDE I VL = 167 × 3</td> <td>5,079</td> <td></td> </tr> <tr> <td>SUM</td> <td>6,876</td> <td></td> </tr> <tr> <td>DIVIDERET MED 4 = B =</td> <td>1,717</td> <td></td> </tr> <tr> <td>÷ DIVIDERET MED 2 = R =</td> <td></td> <td>4,59</td> </tr> <tr> <td>SUM</td> <td></td> <td>9,98</td> </tr> <tr> <td>DIVIDERET MED 2 = RATING =</td> <td></td> <td>4,990</td> </tr> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">Max. Guldværdi 1875 M.</p>	LÆNGDE OVERALT		9,253	OVERHANG FOR TIL M.V.L.	1,131		OVERHANG A. TIL M.V.L.	1,837		FRADRAG FOR OVERHANG		3,968	LÆNGDE I MÅLEPLAN		6,385	GJRD FOR	776		+ 2 GANGE HØJDEN VED MÅLEPLAN	500		GJRD DIFFERENCE FORUDE	246		1,5 × GJRD DIFF.		360	GJRD AGERUDE	1,805		+ 2 GANGE HØJDEN VED MÅLEPLAN	1,054		GJRD DIFFERENCE AGTER	257		1/2		250	LÆNGDEN L		6,945	VS		6,488	SUM		11,533	MIDDEL FRIBORD VED 0 FIB	707		--- " --- " G	604		--- " --- " 0 A.	608		SUM AF FRIBORD	1,933		+ (1/3 AF SUMMEN) FRIBORD F. (659)		644	BREDE I DEK VED G	1,793	10,339	BREDE I VL = 167 × 3	5,079		SUM	6,876		DIVIDERET MED 4 = B =	1,717		÷ DIVIDERET MED 2 = R =		4,59	SUM		9,98	DIVIDERET MED 2 = RATING =		4,990
LÆNGDE OVERALT		9,253																																																																																				
OVERHANG FOR TIL M.V.L.	1,131																																																																																					
OVERHANG A. TIL M.V.L.	1,837																																																																																					
FRADRAG FOR OVERHANG		3,968																																																																																				
LÆNGDE I MÅLEPLAN		6,385																																																																																				
GJRD FOR	776																																																																																					
+ 2 GANGE HØJDEN VED MÅLEPLAN	500																																																																																					
GJRD DIFFERENCE FORUDE	246																																																																																					
1,5 × GJRD DIFF.		360																																																																																				
GJRD AGERUDE	1,805																																																																																					
+ 2 GANGE HØJDEN VED MÅLEPLAN	1,054																																																																																					
GJRD DIFFERENCE AGTER	257																																																																																					
1/2		250																																																																																				
LÆNGDEN L		6,945																																																																																				
VS		6,488																																																																																				
SUM		11,533																																																																																				
MIDDEL FRIBORD VED 0 FIB	707																																																																																					
--- " --- " G	604																																																																																					
--- " --- " 0 A.	608																																																																																					
SUM AF FRIBORD	1,933																																																																																					
+ (1/3 AF SUMMEN) FRIBORD F. (659)		644																																																																																				
BREDE I DEK VED G	1,793	10,339																																																																																				
BREDE I VL = 167 × 3	5,079																																																																																					
SUM	6,876																																																																																					
DIVIDERET MED 4 = B =	1,717																																																																																					
÷ DIVIDERET MED 2 = R =		4,59																																																																																				
SUM		9,98																																																																																				
DIVIDERET MED 2 = RATING =		4,990																																																																																				

Første målerbrev som Zoric

# 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 – tilmelding via hjemmesiden vil blive annonceret i nyhedsbrev. Ved generalforsamlingen byder vi på kaffe og te.

På hjemmesiden kan du også læse og hente de dokumenter, som generalforsamlingen skal arbejde med:

- Dagsorden
- Beretning
- Aktiviteter til det kommende år
- Regnskab og budget

### Dagsorden

1. Valg af dirigent og referent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab samt næste års budget.
5. Behandling af indkomne forslag.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år. Bestyrelsen indstiller at medlemskontingentet fortsætter uændret.
7. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
  - Preben Rather Sørensen og Dorthe Christensen er på valg og kun Preben er villig til genvalg.
  - Bestyrelsen indstiller Mira Erik, Carl Mangor og Jørgen Windfeldt til nye bestyrelsesmedlemmer.
8. Valg af bestyrelsessuppleanter.
  - På valg Lone Schrøder Weiland.
9. Valg af revisor/revisorsuppleant.
  - Revisorer Ove Juhl og suppleant Henrik Hansen er begge villige til genvalg.
10. Eventuelt.

# DFÆL og fremtiden

På generalforsamlingen i marts 2025 fremlagde bestyrelsen et fremtidigt arbejde med sænkede ambitioner. Bestyrelsens kræfter var ikke til at fastholde et højt aktivitetsniveau og fokus blev i stedet at arbejde med en fremtidig plan for, hvordan DFÆL kan blive mere levedygtig.

I de efterfølgende måneder har en arbejdsgruppe mødtes og drøftet mulige scenarier. Det sidste møde blev afholdt i september sidste år, og her blev det vedtaget at der skulle indledes drøftelser med Danmarks Museum for Lystsejls (DMfL) om at undersøge mulighederne for at samle kræfterne.

Arbejdsgruppen så tre centrale kerneområder at samles omkring:

- 1. Formidling af den lystsejlende kulturarv i bred forstand**
- 2. Registrering af fartøjer og tilhørende genstande**
- 3. Bevarelse af fartøjer og genstande**

Der er allerede et meget frugtbart samarbejde omkring det fælles sommerstævne – Øhavet på Tværs – og arbejdet med udvikling af Fartøjsregisteret er en succes, hvor vi åbnede registeret med de to registre fra Yachtloggen i efteråret. I januar blev der afholdt det første møde mellem repræsentanter fra DFÆL og DMfL og begge parter gik fra mødet med en positiv oplevelse åbenhed hos begge parter og med mange muligheder for øget samarbejde.

Bestyrelsen vil derfor fremlægge et beslutningsforslag på den kommende generalforsamling, hvor bestyrelsen bemyndiges til at intensivere samarbejdet med museet på udvalgte områ-

der. Desuden indstilles det at der nedsættes en arbejdsgruppe med medlemmer af de to bestyrelser, som får til opgave at afsøge mulighederne for en egentlig foreningskonstruktion.

Den endelige indstilling vil blive udsendt sammen med det øvrige materiale senest 14 dage før generalforsamlingen, som finder sted i Svendborg den 14. marts.

## Faktaboks

Arbejdsgruppen der blev nedsat efter sidste generalforsamling, afholdt to møder henholdsvis i maj og september 2025.

Arbejdsgruppen bestod af DFÆLs bestyrelse samt Carl Mangor, Jørgen Windfeldt, Erik Bjeldorf, Henrik Burchardi og Simon Bordial Hansen.

## 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

### Kapsejladser

Jørgen Heidemann,  
jhe.hjem@wespeed.dk

Thorbjørn J. Andersen,  
tja@ign.ku.dk

### Sommerstævne 2026

Bestyrelsen  
formanden@defaele.dk

### Fartøjsvurdering

Ole Olsen, strixole@outlook.dk

### Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe,  
belami36@yahoo.dk

### Registreringsbeviser

Preben Sørensen,  
preben@rather.dk

Dorthe Christensen,  
dorthe.erik@hotmail.dk



## DFÆL, foreningen Kalender

### 5. marts

Klassisk Træbåd 166 udkommer

### 14. marts

DFÆL Generalforsamling i Svendborg

### 27. april

Deadline på Klassisk Træbåd 167

### 4. juni

Klassisk Træbåd 167 udkommer

### 2. til 5. juli

Sommerstævne, Øhavet På Tværs

### 7. til 9. august

Kapsejladsen Øresund På Langs

### 7. september

Deadline på Klassisk Træbåd 168

### 8. oktober

Klassisk Træbåd 168 udkommer

### 3. november

Deadline på Klassisk Træbåd 169

### 10. december

Klassisk Træbåd 169 udkommer

### Kom med i kalenderen

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

# Nordisk Folkebåd i træ sælges

Aglaiia er en velsejlende folkebåd, som vi har haft glæde af at sejle med i 12 år.

Vi håber på, at en køber med praktisk håndelag vil sørge for, at Aglaiia kan blive ved at sejle mange år endnu.

Båden blev bygget i Helsingør i 1962. Masten er fra 2010.

Røstjern er tjekket på værft og fundet i orden i 2018.

Prisen er lav, da der er nogle håndværksmæssige opgaver over dæk, mens der til gengæld er meget ekstraudstyr.

Båden er taget på land i oktober, og kan ses på plads 6 i Sukkerhavnen i Stege.

## Ekstraudstyr:

- Garmin Navigator
- kompas
- badestige og motorbeslag i rustfrit stål
- automatisk lænsepumpe
- el-system (75AH batteri)
- anker med kæde
- vinterstativ
- o.a.

Pris-idé: 10.000 DKK







Inger Skov og Jens Refstrup

tlf. 2990 1498 /5050 1498

inger.dorothy@gmail.com



# FORÅRS-KRYDS

	<b>1</b>	INVENTAR	REGNET	▼	SLIK INITIALER	FORSTAVELSE	SEJLMÆRKE	RADIOFREKVEN	▼	KORT FERIEBY	▼	OVERDÆKKET BÅD	DEL AF TOV		VOKAL	LILLE BÅD	STOR BÅD
NAVIGATIONSVÆRKTØJ					<b>1</b>							RUNDT VINDUE JUSTERING					
SIKKERHEDSUDSTYR													PRIST	INTERNAT. SAMMENSLUTN.		<b>2</b>	
CHANCER					RING		<b>2</b>	MÅL UNIVERSALTID			LARM GUDDOM			VÆGT BELGIEN			
PIGE		<b>3</b>		ADSKILT	SINGLEHAND...	GRISVOGN SAMLE				↓			<b>4</b>				
UDSKÅRET								<b>5</b>	TALLERKEN					ETC. HOLM			
BYGGMATERIALE								SÅR GRINE			MÅLE REGEL TIDL.SORT		FUGL SEJLE				
FÆNOMEN I OVERTRO	<b>6</b>					ENTYPEBÅD I GÅR							BANGLADESH BO				
SØREN RASMUSSEN			ÅGERAF PRESNING			<b>7</b>						SVENSK BY KARAKTER					
		VIDE UDBRUD						ACCENT RETNING				MÅL	IT BILMÆRKE				
HVIS							SLANGE REDE			<b>8</b>							VAND
ÆLDRE NAVIGATØR												MODE RETNING					

Gorm

- 1** Stik til opkortning af strop
- 2** Græsk veluddannet prostitueret
- 3** Svensk område med slot 55° 39,9' N – 13° 4,9 E
- 4** Sejlklub der fyldte 125 år i 2016

Se løsningen spejlvendt og på hovedet til højre

□ □ □ □ □ □ □ □  
1 2 3 4 5 6 7 8

D N D J R E N D  
 Å D D G Å R D  
 B D B E D L E D B  
 S R D A G R E N T E B O R Å S  
 B D R G L I N G  
 R N Ø R N L A R N I T  
 P A R T E R E T A S I E T O A  
 L I L B I L H U S M A N D S B I L  
 G N G A R U R O O D D S  
 U N U R T O R E L E F L E R E



Oprindelsen er ukendt, men formentlig tre døtre til skibsfører Jørgensen i Assens ombord på en spydstagsrigget jolle på 15-20 fod. De bærer tidstypiske cloche-hatte (klokkeformede hatte) og lange frakker eller spadseredragter, hvilket var meget populært i slutningen af 1920'erne og starten af 1930'erne. Lystsejls og vestfynsk mode!