

TS Træskibssammenslutningen

Landsforeningen til bevarelse af ældre brugsfartøjer i Danmark

Februar 2021

Årgang 50 nr. 1



*Solopgang påvej til Færøerne
Side 6-11 GEORG STAGES tur til Færøerne*

Formanden har ordet

Kære venner,

Velkommen til 2021 og TS blad 1.

Vi er gået ind i et vigtigt jubilæumsår for TS, idet at vi til pinse kan fejre 50-året for den pinse regatta, som førte til oprettelsen af det TS, vi kender i dag. Der flourer en smule forvirring omkring årstallene: Tæller vi fra den første pinse regatta, eller tæller vi fra den stiftende generalforsamling i Nyborg i 1972?

Vi tæller selvfølgelig, som vi altid har gjort, fra 1971, og derfor er der jubilæum i år! Det markerer vi bl.a. med jubilæumstema i bladet, og vi starter i dette blad med en fortælling om, hvordan det hele begyndte, af Aage Larsen (87), TS første formand - interviewet af Martin Andersen (næstformand).

Samtidig er der ikke noget der skal forhindre, at vi til næste års Generalforsamling (2022) kan fejre, at det er 50-året for den første af sin slags. Og som følge af, at Covid-19 forhindrede os i at afholde GF for første gang i 49 år i 2020, ja så kan vi faktisk formentlig fejre den halvtredsindstyvende generalforsamling i Aalborg i 2023.

Alle som ligger inde med billeder og en god historie fra de sidste 50 års foreningsvirke inviteres til at kontakte enten TS sekretær Lis eller TS-bladets redaktion ved Jens Riise (se kontaktoplysninger her i bladet).

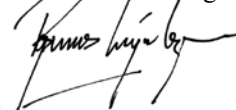
Generalforsamling 2020 endegyldigt afløst

Dermed allerede sagt, at vi nu endegyldigt må melde, at generalforsamlingen 2020 er afløst - for good. Vi var i bestyrelsen indstillet på et sidste forsøg med en dato i forbindelse med det nationale medlemsmøde den første weekend i marts. Men det kan selvfølgelig ikke lade sig gøre med de nuværende restriktioner.

Til pinse har den siddende bestyrelse med andre ord fungeret et år ekstra uden de almindelige (gen)valg, og det giver anledning til overvejelser ift. den kommende generalforsamling: For at sikre kontinuitet i bestyrelsesarbejdet har vi den praksis, at ca. halvdelen af bestyrelsen er på valg i lige år, og den anden halvdel i ulige år, men hvad nu når vi springer et år over - er hele bestyrelsen så på valg?

Inden årets valg til pinse, stiller bestyrelsen et forslag om, at de bestyrelsesmedlemmer som egentlig var på valg i 2020, kommer på valg i 2021. De medlemmer, som skulle have været på valg i 2021, kommer på valg i 2022. På den måde skubber vi et valgår og sikrer kontinuiteten. Det er naturligvis generalforsamlingens beslutning, om vi skal gøre det på denne måde eller ej.

Rigtig god fornøjelse med fortællingen fra den allerførste tid med TS, og lad os så få overstået denne vinters pandemi og komme i gang igen med godt humør, når foråret vender tilbage!



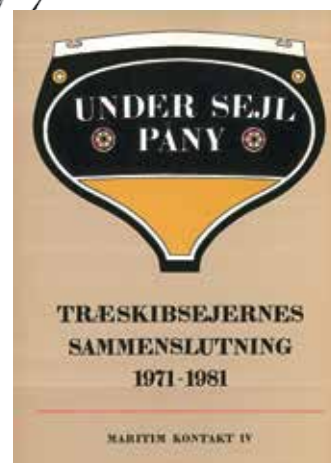
I år sætter TS Bladet fokus på foreningens fødsel og historie

Den 4. juni i år er det 50 år siden "Træskibsejernes kontaktudvalg" konstituerede sig med skibsbygger Michael Kiersgaard som formand og Aage Larsen som sekretær. Det skete efter den berømte pinse regatta i Roskilde, hvor 27 ældre bevaringsværdige fartøjer var forsamlet under mottoet "Under sejl på ny". Dette motto blev titlen på en bog, som udkom i 1981 som 10 års jubilæumsbog for "Sammenslutningen til bevarelse af ældre sejlførende skibe" – i daglig tale forkortet til "Træskibsejernes Sammenslutning", som den nye forening kom til at hedde på den stiftende generalforsamling i Nyborg den 25. marts 1972.

I bogen Maritim Kontakt IV skriver Max Vinner i kapitlet "De første år" endvidere om foreningens første bestyrelse: "Formand, Aage Larsen, næstformand, Carl-Erik Olsen, sekretær R. A. Arndt, og kasserer Peter Nyborg. I øvrigt nedsatte generalforsamlingen et imponerende antal udvalg over følgende emner. *Bedømmelse af fartøjer, sømandskab, samarbejde, lejrskoleskibe, regattaer, skrog, rig og sejl, motor, værft, Skibstilsynet, bjærgning, forsikring, finansiering, indkøb, og sluttelig publikation. Senere nedsattes dog et udvalg til at begrænse antallet af udvalg. Alt dette på baggrund af en medlemsskare på 57 skibe!*" Om tiden frem til generalforsamlingen året efter i Nyborg, hvor sammenslutningen allerede var vokset fra 27 til 57 fartøjer fortæller

Aage Larsen til Martin Andersen den 20. januar 2021 sin helt egen personlige historie: (Aage Larsen, der var den første formand for TS, er i dag 87 år gammel og er stadig aktiv som frivillig i Kystliv Holbæk. For tiden er Aage dog hjemsendt pga. corona restriktionerne. Martin Andersen (TS næst formand) har gennem telefonsamtaler og e-mail fået Aages historier)

Maritim kontakt nr. IV. Et nummer i skriftserien fra "Kontaktudvalget for dansk maritim historie og samfundsforskning". Dette nummer i samarbejde med Nationalmuseet, og det der dengang hed "Træskibsejernes Sammenslutning". 50 året fejrer vi sjovt nok 41 år efter 10-års jubilæet. Artiklen kan downloades her: www.marinehist.dk/orlogsbib/Maritimk/Maritimk04.pdf



TS-sekretariatet

v/Lis Jensen
Holbækvej 8 1,tv
4000 Roskilde
Telefon: 7023 4049
e-mail: sek@ts-skib.dk

Adresseændring meldes til kassereren

TS-hjemmeside: www.ts-skib.dk
 Webredaktør: Knud Jensen

Systemansvarlig: Knud Jensen
e-mail: knud@lis-knud.dk

Kontaktinformationer ved henvendelser til TS om dette og hint finder du på www.ts-skib.dk/Kontakt og under www.ts-skib.dk/Om-TS

Alle kan blive medlem af TS og støtte op om arbejdet med at bevare de gamle fartøjer. Aktivt medlemskab koster kr. 350 om året, - for unge under 25 år kun kr. 150. Passivt medlemskab koster kr. 200 årligt. Udfyld indmeldelsesformularen på hjemmesiden hvor du også kan holde dig orienteret om de mange medlemstilbud m.m. Som aktivt medlem kan du søge om at få dit ældre brugsfartøj optaget på TS-fartøjslisten. Så kan du få glæde af frihavnsordningen, uddannelsstilbud og erfaringsudveksling. Kontingentet for fartøjer betales efter BRT, - se fartøjskontingentets størrelse på www.ts-skib.dk.

For at få glæde af TS-havneordningen kræves betalt fartøjskontingent og samtidig visning på fartøjet af årsmærkat og jomfrustander.

Deadlines 2021:

TS Blad 2: 08. marts
TS Blad 3: 07. juni
TS Blad 4: 13. september
Årbog 2021: 08. november

Indlæg og historier bedes sendt til: redaktion@ts-skib.dk

Interview med Aage Larsen

Martin Andersen

Forhistorien. KDY, en kongelig affære

Jeg havde AGNETE liggende i Sletten havn, hvor der var gang i oprigningen af smakkejollerne. Det inspirerede mig til at rigge AGNETE op med sprydstagesejl, en kopi af TORA af Tårnbæk, som Christian Nielsen havde opmålt. TORA var mindre, så jeg forstørrede det op til ca. 50 kvm. storsejl, fok, klyver og topsejl. Da jeg sejlede til pinsestævne i Roskilde havde jeg kun storsejl og fok. Motoren havde jeg sat i land, da den altid drillede, når jeg skulle i havn. De første år kunne jeg sagtens få kvalificeret besætning med, men efterhånden fik de, der duede til noget selv båd, så jeg sejlede efterhånden meget alene.

Jeg boede for det meste i en ussel utæt kakkelovnsfyret lejlighed på 1. sal i Sletten lige ned til vandkanten. Nogle nedlagte pige- og karlekamre til en købmandsbutik. Den var erklæret uegnet som bolig, men det blev der set gennem fingre med, vel fordi jeg var enlig. Den spiller en lille rolle i forholdet til *Kongelig Dansk Yachtklub*, KDY.

De foreslog at vi blev en underafdeling af KDY - og at vi kunne begynde med at holde en fælles regatta. Det med regattaen sagde vi ja til og Svend Sand og jeg var til et par møder i Langelinie Pavillonen. De ville også gerne køre op til os, så der blev holdt et møde hos Svend, der boede i et gammelt moderniseret fiskerhus ved stranden i Humlebæk. Det syntes de vældig godt om. Bløde tæpper på gulvet, fine malerier, cognac til kaffen – ja, der manglede ikke noget. Der ville de gerne op igen. Der blev aftalt en dato, men dagen før ringede jeg til dem og fortalte, at Svends familie havde fået influenza, men at Svend var frisk nok, og vi ville holde det hos mig. De fik adressen, og den var jo fin nok – et ulige nummer på Gl. Strandvej i Sletten. Der var ingen i bestyrelsen der ville være en underafdeling af KDY, så vi ville vise dem, at vores niveau ikke var på de bonede gulve. De blev lidt lange i ansigtet, da de kom og blev anbragt rundt om et bord, lavet af en dør med en kasse øl under. Der var ingen tæpper og fine malerier, og kakkelovnen kunne ikke varme rummet op om vinteren. Mødet

endte med at KDY skulle stå for arrangementet i Aalborg, og vi for resten af Limfjorden. Der var nogle få, der kritiserede mig for min holdning, men det var jeg jo vant til.

En gang i forsommeren var jeg ude for lidt rigelig høj sø på vej hjem fra Gilleleje. Damhjørnerne var sprunget læk, så jeg besluttede at sætte en lille Saab i den. Jeg tog den på land i Gilleleje, lukkede dammen og fik Carl Petersen til at sætte maskinen i. Han havde kun en fejl. Han vidste meget om gamle skibe – var et leksikon. Han fortalte og fortalte – spændende - men maskinen blev ikke klar til at sejle til Ålborg i tide. Jeg sprang Aalborg over og stødte til i Skive. Her blev jeg mødt af mine kritikere, der gav mig ret. Vi kan ikke have noget med KDY at gøre. Under middagen i en stor sal i Ålborg kom et orkester brasende ind og spillede marchmusik mens de marcherede rundt i salen. En efter en forlod TS'erne festen og har nok fundet nogle mere ydmyge steder at feste videre. Resten af stævnet i den vestlige Limfjord var en succes og vi hørte aldrig mere fra KDY, men kort tid efter blev ”*De Fæle*” til. *Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer*.

Efter stævnet i 1971

27 gamle træskibe mødtes til stævnet i Roskilde, hvor der blev snakket på kryds og tværs – udvekslet erfaringer osv. - og man oprettede et kontaktudvalg - med Michael som formand - der skulle undersøge mulighederne for en landsdækkende forening til at varetage de gamle brugsfartøjers ve og vel.

En pressemeddelelse til Ritzau, handels- og kulturministeren blev sendt.

Vi holdt møder og foredrag - vi lavede et vedtægtsforslag.

På vej hjem fra Roskilde, lagde nogle af os ind til Frederikssund gamle træskibsværft, hvor vi arbejdede på vores skibe eller på værftet. Efter et par måneder trak Michael sig som formand af personlige grunde, og jeg blev konstitueret. En

morgen var jeg så uheldig at få vippet det kogende kaffevand ned over det ene ben i forlugaftet på AGNETE. Jeg humpede op og satte mig på dækket med det skoldede ben stukket ned i dammen. Efter nogen tid kom Mogens Fønstrup, der også lå i havnen med NANORSUAK. Da han fik forklaringen på min specielle situation, fik han nøglerne til min bil og kørte mig på skadestuen, Jeg blev indlagt på enestue med benet højt hævet i overdækket bur.

Der lå jeg et par måneder, og det havde jeg jo ikke tid til. Jeg lånte en rejseskrivemaskine og fik skaffet det grej, jeg skulle bruge, og så begyndte jeg at skrive. Mange af de første skrivelser blev altså til på Frederikssund Sygehus

SAMMENSLUTNINGEN TIL BEVARELSE AF ÆLDRE SEJLFØRENDE SKIBE – kaldet TRÆSKIBSEJERNES SAMMENSLUTNING – eller blot TS blev en realitet på den stiftende generalforsamling Pinsen 1972 i Nyborg.

Ingen har bedre end Jens Lorentzen, Crumlin-Pedersen og Max Vinner beskrevet tiden før og lige efter begyndelsen i tiårs-jubilæumsbogen 1981 udgivet af Maritim kontakt som nr. IV.

Åge Larsen ved Nyhavns åbning som sejlskibshavn, september 1976.
Foto: Morten Langkilde. Maritim Kontakt IV



Egon Hansen har skrevet en glimrende opsummering af jubilæumshistorikken på Facebook:

”I 1981 udgav TS 10-års jubilæumsbogen, bl.a. i samarbejde med Maritim Kontakt, og 25-års jubilæumsbogen udkom i 1996, hvor man fejrede jubilæet under pinsestævnet i Dragør. Det blev fulgt op af fejringen af 35-års jubilæet ved pinsestævnet i Nakskov i 2006, og jubilæumsbogen “Arv og Gæld” blev udgivet i anledningen af jubilæet. Forud for pinsestævnet i Nyhavn i 2011 blev der vist første gang nævnt det formalistiske synspunkt, at TS’s stiftelse nok skulle regnes fra den juridiske stiftelsesdato i 1972. Det var nu nok mest fordi, at “nogen” havde glemt historien eller måske ikke mente, at de 40 år krævede en særlig markering. Jubilæet blev dog nævnt under velkomsten” (og igen i Troels Kløvedals festtale).

Corona-togt med **GEORG STAGE**

Sara Haahr

Foto: Katrine Hobbs og af Christian Dolmer Nielsen

Alle elever skulle møde op på Holmen den 3. marts 2020. Jeg var taget til København dagen før for at nyde selskabet med min familie, inden de skulle undvære mig i det halve år, jeg skulle være elev på skoleskibet Georg Stage. Jeg skulle på mønstre kl. 13.00, hvor jeg så 62 andre forventningsfulde unge mennesker, der også stod og sagde farvel til deres familier, og var mere end klar på togtet!



En helt normal morgen måske

Mønstring

Da besætningen gav besked om, at vi kunne komme om bord, blev de sidste krammere givet, og så bevægede vi os ellers alle sammen om bord på skibet. Vi skulle fortælle vores tildelte skibsnummer til Overstyremand Helle Barner, som fortalte hvilken kvartermester vi skulle gå hen til for at få anvist vores plads på hoveddækket. Jeg var nummer 50 og var derfor i 3. skifte, med ”My” (Amalie Rose Maabjerg Skovgaard) som kvartermester. Vi skulle bo på agterbanjen.

Vi stod alle sammen smukt på linje, og vores familier lyttede med fra kajen, da kaptajnen, Bjarke Wahlquist, gav os velkomsttalen. Efter denne tog vores familier hjem, og vi blev sendt ned på banjerne for at finde vores skab og få vores ting lagt på plads. Så blev der ellers delt arbejdsopgaver ud, og vi havde nu taget hul på togtet med GEORG STAGE.

Opstart og hjemmeundervisning

Vi skulle have arbejdet på skibet og på Holmen i en måned, før vi skulle have afsejlet den 4. april. Forinden skulle vi have rigget skibet op og taget nogle af de kurser man skal have, for at kunne blive ubefaren skibsassistent. Vi nåede dog kun at få 9 dage til at lære hinanden at kende i, før vi blev sendt hjem igen. Corona-virussen havde ramt Danmark.

Det var virkelig en udfordring at modtage online undervisning, da GEORG STAGE-uddannelsen er en meget aktiv og praktisk anlagt uddannelse. Det handler om at lære ved at gøre det. Besætningen gav os videoer om, hvordan man bankede rust og malede, inklusive hvilke værnemidler man skulle bruge. De sendte os materialer med alle de teoretiske ting, vi skulle lære, samt en videooversigt med knob og stik, som vi kunne øve os på. Tiden gik med online undervisning, og Danmark begyndte lige så stille at åbne op igen.

Sikkerhedskurser

Den 21. juli mønstrede vi på Holmen igen. Georg var nu rigget helt op og klar til at sejle. Vi havde bare lige 3 dage, hvor vi skulle lære at svømme i kæde og vende en redningsflåde. Det er sikkerhedskrav der skulle gennemføres, før vi kunne komme ud at sejle. Da de tre dage var gået, og vi alle havde godt styr på de nødvendige sikkerhedsmålinger, forlod vi endelig fastlandet, og begav os ud på vores livs eventyr.



En smuk dag på vej til AERO

Sejladstræning

Vi vidste, at vi skulle sejle til Isefjorden for at oplæres i, hvordan man sejler en tremastet fuldrigger med råsejl. Der blev øvet mange stagvendinger. Vi trænede i 4 dage, hvor vi også lærte, hvordan man ror i takt i de to joller, som hænger over rælingen på hver side af Georg. Da vi havde været i Isefjorden, skulle vi jo videre, men hvorhen? Hele verden var jo nedlukket på grund af corona; undtagen Færøerne.

Det var derfor rimelig impulsivt at sejle til Færøerne, for hvis vi skulle i land nogle steder under nedlukningen, så var det dér! Sejladsen tog 10 dage, og det var det hele værd. Da vi kom derop, sejlede vi fra ø til ø og roede i land, hvor vi vandrede rundt og nød landskabet. Sikke et smukt sted.

Dagsrytmen om bord

En normal dag for 3. skifte var meget rutineagtig. Dagen med vagt fra kl. 8.00 - 12.00, ville indledes med at blive purret kl. 7.00 for så at spise og gøre sig klar til at tage på vagt kl. 8.00. Så ville vi være på dæk derfra, måske lave en stagvending og så mønstre de andre, så de kunne komme til undervisning og få frokost senere på dagen. Når klokken nåede 12 ville det næste skifte tage over, og vi ville gå

ned og spise frokost. Derefter ville vi have undervisning fra kl. 13.00 til 16.45 med et par pauser ind imellem. Så ville der være aftensskafning, og senere fritid indtil kl 20.00, hvor vi skulle på vagt igen.

Hvis der ikke var noget at lave i riggen, fordi skibet var på rette kurs, var vores kvartermester og styrmand rimelig gode til at finde på ting, som vi kunne lave. Vi kunne øve tovender - knob og stik, men med et twist, nemlig at gøre det til en konkurrence. Det var altid sjovt det de fandt på, og vi hyggede os alle sammen med det.

Nogle gange ville der være så meget at lave på en vagt, at der ikke engang var tid til at snakke, fordi der måske skulle laves 5 eller 6 stagvendinger og gøres rent. Men andre gange var det kun hygge og konkurrencer. Uanset hvad, nød jeg at være på vagt. Når klokken så blev 24.00 tog det næste skifte over, og vi fik lov at gå til køjs. Efter sådan en lang dag er det ikke svært at falde i søvn i hængekøjen.

Kunsten at sejle i Ebeltoft Bugt

Det bedste ved det hele er jo selvfølgelig at få lov at styre en tremastet fuldrigger. En oplevelse, jeg godt kunne lide, var, da vi skulle ind i Ebeltoft Bugt. Det var da nødvendigt at have to skifter på dæk, og kaptajnen, Jesper Amholt, havde forinden gennemgået den planlagte sejlad, og beskrevet og forklaret,



Fartøjstjeneste i 3. skifte



Georg fra motorjollen Helle

hvordan det ville foregå. Det ville blive stressende, fordi der ikke er meget plads på vej ind i bugten, så tingene skulle bare gå hurtigt. Der blev brugt bidevindstik på alle braser, så man bare skulle lade tovet gå på den ene side, og elever på den anden side bare skulle hale, alt hvad de kunne. Det skulle jo gå så hurtigt som muligt, for at vi ikke endte med at ramme et sandrev på vej ind mod havnen. Vi udførte manøvrerne 8 - 10 gange, hvor vi lavede stagvendinger. Jeg aldrig oplevet noget lignende! Et fantastisk flow, dét var der, og det lykkedes!

Besøg på barken Peking

En anden oplevelse, jeg aldrig glemmer, var, da vi brasede firkant på PEKING. En 4-mastet bark, der blev bygget i Hamborg i 1911 og var endt i New York, hvor det var i forfald. Skibet var

fragtet fra USA til Hamborg og lige blevet restaureret. Nu er det blevet museumsskib i Hamborg.

Formålet med at besøge byen var, at vi skulle besøge 4 forskellige søfartsmuseer. Et af dem var havnemuseet, hvor PEKING ligger ved kaj. Overstyrmand Helle Barner har sammen med tidligere GEORG STAGE-elever været med til at restaurere riggen på PEKING, så derfor kendte hun de personer, som stadig var i gang med at fikse småting på skibet.

De faldt i snak, og 6 mand kan ikke brase 4 master rundt alene, så Helle tilbød hjælp. Før vi vidste af det, stod vi alle over på PEKING, et legendarisk skib, og brasede ræerne på tværs af skibets længderetning. Det er et enormt skib, og det er en uforglemmelig oplevelse. Så fantastisk.

Ankervagt

Noget jeg virkelig har nydt er, når vi har ligget for anker. Der har været kreativitet om bord til at finde på aktiviteter, vi alle kunne lave sammen. Nogle dage, når vejret var til det, sprang vi fra kanten af skibet i havet for at bade. Andre gange var der dans på dækket med livemusik fra dem, som havde taget instrumenter med. Så opfandt elevrådet en udfordring kaldt *Battle Between Bakker*, som var konkurrencer mellem de 6 bakker, og det bragte virkeligt sammenholdet frem i os alle. Det

har nok også styrket os i at arbejde bedre sammen i stressende situationer, når vi skulle sejle skibet.

Personlig udvikling

Jeg har lært meget af at være om bord på GEORG STAGE: At sejle et skib, samarbejde, sige pyt, tænke hurtigt, og lært hvordan man nyder de små goder når dagene er tunge. Jeg har lært mere om mig selv, end jeg havde regnet med, og det er jeg glad for. Jeg bliver ikke søsyg, så jeg er en af de heldige, hvad det angår. Jeg meldte mig derfor som maskingast, selvom jeg aldrig har



Preikestolen i Norge



Nyder udsigten fra røglen

rørt noget, der minder om en motor, før. Jeg sugede alt den viden til mig, jeg kunne, og jeg elskede det. Mester, Morten Hess-Nielsen, var en stor humørbombe, som altid bragte en god stemning. Han var rigtig god til at lære os alt, hvad han kunne, omkring den motor der var om bord på GEORG STAGE. Fascinerende. Jeg har også lært meget om praktisk arbejde, såsom hvordan man splejser, laver rør, syr, laver mad, hvordan man smører forskellige ting ind på skibet, og ikke mindst at organisere ting, så der er plads til det hele. Det har været en fantastisk lærerig oplevelse, og jeg ville med glæde gøre det igen, hvis jeg fik chancen.

Ærefuld uddannelse til skibsassistent

Det er en ære nu at kunne kalde sig gammel GEORG STAGE-elev. Det er en skole, som godt kan være lidt gammeldags, men stadig moderne. Det er lige meget, hvad køn du

har, eller hvad du identificerer dig som, så længe du deltager, engagerer dig, og gør dit arbejde ordentligt. Som vores skibslæge sagde: "GEORG STAGE er en skole, hvor man tager elevernes telefon, og giver dem en kniv", og det er nok den måde skolen er gammeldags på. Det får mig til at grine lidt, men jeg har også respekt for denne praksis.

Besætningen tildeler ansvar til deres elever. Det er måske nogle unge mennesker, som er usikre og uansvarlige, der tages ind, men de tildeles opgaver, og besætningen stoler på, at eleverne kan klare det pres, de bliver udsat for på alle tidspunkter af døgnnet, under togtet. Det giver selvtillid.

På den anden side af togtet, kommer der en masse unge stærke mennesker ud, som har tiltro til sig selv, og som tør tage ansvar for ting, som de måske ikke turde før.

Det ville være fantastisk, hvis vi kunne få flere gamle GEORG STAGE-elever, da jeg virkelig tror, det vil give noget til ungdommen i Danmark.



Holdet i olietøj



Færøerne første ankerplads

Besøgte havne og ankerpladser:

Holmen

Isefjorden ⚓

Hundested

Gjerrild bugt ⚓

Thorshavn

Oyndarfoerdur ⚓

Eiði ⚓

Boeur ⚓

Tvørøynri ⚓

Thorshavn

Finnasand bugta ⚓

Vagen ⚓

Esbjerg/Hjertingløb ⚓

Ho bugt ⚓

Esbjerg ⚓

Brunsbüttel

Viler kanal ⚓

Hamborg

Brünbull plads ⚓

Marstal bugt ⚓

Marstal

Femern bælt ⚓

Christiansø

Helsingør

Holbæk

Hjelm ⚓

Randers

Frederikshavn

Grenå

Ebeltoft bugt ⚓

Avernakø ⚓

Svenborg

Nakskov

Holmen

Når vejrudsigten er de eneste nyheder man har brug for.

En 2020-sommerberetning fra ALLIANCE

Anne & Benny Svendsen

Nu er det 6 år siden, vi købte ALLIANCE. De første år gik med at hovedrenovere hende.

Første sommer vi rigtig kunne sejle, var i 2017. Benny var lige var gået på efterløn, jeg var gået et par år før. Siden da har vores liv ændret sig drastisk. Fra selverhvervende til FRIE. Vi tør godt sige, at vi får det udnyttet maksimalt. De sidste 4 somre har vi været ca. 3 måneder på vandet hver sommer. Delt ud på nogle ugers pinsetur, en mellemlang sommertur og en rigtig lang efterårstur. Og vi nyder det. Og er dybt taknemmelige over at bo i et land med efterløn og folkepension.



Hjemmelavet pizza i solskin. Og dug på borde

Der er mange måder at sejle på. Nogle elsker at drøne afsted i en hurtig motorbåd, for at komme tidligt ind i næste havn og få en god havneplads. Og gå på museer eller andet. Andre elsker at tøffe stille og roligt afsted i deres lune kahyt, med kaffe på kanden, og måske et sejl eller to oppe, hvis vindretningen lige passer til den tur, de har planlagt.

Vi har fået smag for at sejle så meget som muligt for sejl. Gerne lange ture, selv om vi kommer lidt sent i havn. Så må vi mase os ind, hvor vi kan være. Det lykkes altid. Vi planlægger kun de store streger på forhånd, f.eks. ”rundt om Sjælland” eller ”op til Limfjorden og lege med de andre gamle træskibe i uge 37”. Detaljerne lader vi vejrudsigten

bestemme. Vores sport ligger i at planlægge nogle dage frem, så vi kan gå for sejl så stor en del af tiden som muligt. Det betyder, at vejrudsigten, eller rettere vejrudsigterne fra flere forskellige kilder, bliver dagens vigtigste nyheder og dagens vigtigste samtaleemne. Når vejrudsigten bliver lavet om, ændrer vi planer. Eller sejler for motor, hvis vi er

kommet til at aftale at være et bestemt sted på et bestemt tidspunkt, hvilket vi helst ikke gør for tit.

226 sømil. Men ak, intet pinsestævne

Det er under disse selvvalgte betingelser, vi sejler. Her er så årets turbeskrivelser:

I pinsen skulle vi som sædvanlig deltage i TS Pinsetræf. I år skulle være i Ålborg. Men ak, coronaen kom i vejen. 100 skibe, med ca. 600 mennesker ombord, og op til 30.000 tilskuere på kajen var ikke lige det, sundhedsstyrelsen anbefalede. Så det blev aflyst. Nå, men få skibe med få mennesker ombord måtte jo gerne følges, og hygge sig sammen. Så vi aftalte med et vennepar fra Nysted, der lige havde købt sejlbad, at vi skulle følges til Fejø eller Femø. Og sådan blev det. Undervejs fandt vi ud af, at det halve af Nykøbing F var sejlet til Femø, så vi valgte Fejø. Der mødte vi et andet skib fra Nysted, så vi havde et par hyggelige og solskinnende dage sammen, hvor vejret var super. Og vi var udendørs hele tiden. Pia skulle hjem på arbejde, så de sejlede hjem. Vi havde planlagt at være væk et par uger, så vi kiggede på vejrudsigten og blev enige om Agersø. Men vinden havde ikke helt den lovede retning, så det blev hurtigt ændret til Spodsbjerg.



Vi fulgtes med Connie flere dage på vej hjem

Der har vi heller aldrig ligget. Fin lille havn med ægte fiskerskibe og et lille bådeværft med et par smukkejoller. Så gik vinden i vest, så det blev Sakskøbing, hvor det lykkedes os at gå på grund på en mudderbanke i indsejlingen pga. en kommunikationsfejl mellem os. Derefter Femø, Nykøbing F, Guldborg, Stege, Gåbensø, og så hjem til Nysted. Herlig tur. 14 dage, 226 sømil, 64 liter dieselolie.

Rundt om Sjælland. Rungsted er meget anderledes end Nysted

Sommerturen kom til at vare næsten 4 uger. Hajkutterfestivalen blev jo også aflyst, så vi skulle ikke hjem og lave stor festivalplads. Hovedmålet var at komme rundt om Sjælland. Gerne på en måde, så vi kunne komme til 50-års fødselsdag i København den 4. juli. Vi havde en helt fantastisk tur gennem Ulfsund og Bøgestrømmen. Det er et

snævert, snoet farvand, hvor der skal holdes øje med bøjerne, og ændres sejlføring flere gange undervejs. Så der skal virkelig sejles. Og så er der fantastisk smukt. I en frisk vestenvind gik vi for sejl hele vejen fra Guldborg til Bøgeskov på nordsiden af Stevns. Turen er på 55 sømil, tog godt 11 timer, og motoren kørte kun 3 kvarter den dag. Og vi gik ind til Bøgeskov i den smukkeste solnedgang. Kan I høre violinen? Næste dag til København. Vi

blev 3 dage i København, nåede 50-års fødselsdagen, og så os omkring, hurra for "Rejseplanen" på telefonen og Rejsekortet i lommen. Vi kørte uanmeldt til Amager for at se hvor langt de er kommet med "DRIVERTEN", og rendte lige ind i en efterlønsfest hos Gert. Og så til "JAGTEN ELISE AF 1907" i Nordhavns fiskerihavn hos Niels Stumann. Da vi ikke gad København mere, og det stadig blæste voldsomt, listede vi nordpå op gennem Øresund. Den danske side af Øresund ligger i bølgelæ af Sjælland i vestenvind. Så vi gled nordpå, kun med fokken sat, så gik det fint. En nat i Vedbæk, og 2 i Rungsted, hvor vi begge har trådt vores barnesko.

Rungsted er et meget anderledes område end Nysted. Rigt. Flotte villaer. Friseret. Store, dyre både. Vi føler os helt forkerte i ALLIANCE, hun passer simpelthen ikke ind i kulissen. Og det gør vi heller ikke. Det bekræfter os bare i, hvor glade vi er for at vi flyttede til Nysted som nygifte i 1977. Videre til Helsingør. Så lagde vinden sig lidt, så vi turde stikke næsen ud i Kattegat: Hornbæk. Hundested. Mere varsel om meget hård vind, så vi ville væk fra Kattegat, så vi tog et par dage i Isefjorden: Holbæk og retur til Hundested. Fra Hundested planlagde vi at gå til Ebeltoft. Men øv, vinden havde ikke den lovede retning, så vi måtte gå for motor i 3 timer. Men vi kom da til Ebeltoft, det tog over 12 timer. Har jeg husket at fortælle at sammen med blæsten og regnen, var det bestemt ikke varmt. Vi havde taget sommerdynerne med ombord (det kan man vel i juli??). Det fortrød vi. Nå, så kan man jo bruge det langbenede uldne skiundertøj som pyjamas om natten, og om dagen



Tætpakket Tunø. Men der er plads til flere

under regntøjet. Vi har jo ikke noget styrehus, så vi får vejret som det er. Efter Ebeltoft blev det Norsminde, hyggelig lille kanalhavn. Så valgte vi at gå til Tunø, Århus' udflugtsmål nr. 1. Vejret var blevet godt og det var midt i juli, så er det myldretid på Tunø. Det er ski... skægt. Man ligger i flere lag. Vi startede på en 3.-position. Dagen efter kom vi næst inderst, og havde også fået en stikkontakt. Man kan ikke undgå at komme i snak med naboskibene. Vi havde nye bådejere på begge sider, ret typisk for denne Corona-sommer, der er ikke solgt så mange brugte skibe i mange år. Videre til Middelfart, hvor vi gik ret pænt op i vinden, fordi vi fandt ud af at når vi skøder fokken tættere mod midten af skibet (den blev tøjet til en håndliste) kan vi vinde nogle grader mod vinden. Det blev lavet til et permanent skødepunkt, da vi kom hjem. Så blev

det Fåborg, Ærøskøbing, Marstal, og så direkte til Nysted. Undervejs have GPS'en blackout i 10 minutter. Det har den gjort et par gange før. Hurra for papirkortene i kahytten, der altid ligger klar, og så bliver man lige mindet om, hvor stor en hjælp den GPS er.

Tæskeflot i Helsingør

Vi havde lige to uger i Nysted, hvor vi bl.a. fik døbt *Smakkelaugets* "nye" (gamle) jolle, som der er brugt to vintre på at sætte i stand. Den fik navnet "FRU SVENDSEN". Det er ved at være en tradition, at jollerne sal have navn efter de kvindelige medlemmer af *Smakkelaugets*. Der var også besøg af et par hajkuttere, selv om festivalen var aflyst. Dem hyggede vi med en aften i *Bådelauget*. Og så var ALLIANCE lige musikscene et



Spodsbjerg. Lige til et puslespil



Arne laver strøm til højttalere en kabellængde fra duc dalbe

par timer. Sejlklubben havde arrangeret "sail-in koncert". To glade musikanter, en jolle med generator, fortojet til en duc d'albe i et elkabels afstand fra ALLIANCE (er det mon det der hedder en kabellængde? nå, ikke), og så sang og musik i to timer, hvor vi var omringet af ca. 20 skibe og småbåde med kaffekander, madkurve og pilsnere. Og nogle 100 mennesker på kajen. Placeringen var valg efter vejrudsigten, så skibet lå flot, og lyden gik den rigtige vej.

Så blev det tid til den lange tur. Efterårsturen. Hovedmålet er at nå op til Limfjorden for at sejle "Limfjorden Rundt", 5 dages kapsejlds med 60 andre gamle træskibe. Og det var endelig blevet sommer, faktisk rigtig meget sommer. Vi havde også meldt os til træskibskapsejlds "Øresund på langs" fra København til Helsingør om lørdagen, og pga. bådedåben i Smakkelaugget kom vi først afsted torsdag morgen kl. 5. Første dag gik vi øst om Falster, og helt til Bøgeskov, det tog lige 17 timer, heraf de 11 for

sejl. Derefter Kbh. Kapsejlds om lørdagen var et sejladsmæssigt flop. Vindstille og let modstrøm. Da vi var drevet baglæns over startlinjen 3 gange, besluttede vi (som de fleste andre), at tøffe for motor hele vejen. Vi havde Jens Glinvad med som gast, så vi havde håbet på en god sejlad,

hvor vi måske kunne lære nogle fif. De få, der fik sejlet et stykke fik præmier, og resten af præmierne trak vi lod om under aftensmaden. Men det var hyggeligt, og det er tæskeflot at ligge i Helsingør kulturhavn (de gamle dokker fra værftet), lige foran Kronborg sammen med 40 andre træskibe. Arrangementet er lavet af Københavns Træsejlere og "Hal 16", en forening, der i samarbejde med Helsingør Kommune og Søfartsmuseet har lavet et kæmpe, frivilligdrejet træskibsværksted i en af de gamle værftshaller. Det er et fantastisk samarbejde, til gavn for både skibsejerne, træskibene, og ikke mindst Helsingør by og museet, for nu er havnen ved museet ikke tom, men hjemhavn for en del velholdte træskibe, og nogle få, der arbejdes på. Og skibe er en del af Helsingørs DNA. Tænk, hvad et godt samarbejde med kommunen og lokalpolitikere kan gøre.



Vores påklædning en stor del af juli

Det er altså hyggeligt med alle de TS-venner man får rundt i landet

Vi sejlede videre via Gilleleje, til Anholt. Vi købte jomfruhummere og grillede sammen med Nis og Merete, som vi pr sms havde aftalt at møde på Anholt. Videre mod vest. Havde planlagt Randers fjord, men vinden var for svag, så det ville blive midnat. Så vi havnede i Bønnerup. Derefter Øster Hurup, hvor Bennys bedsteforældre har boet. Første gang, Benny havde mig med derover, som nyforelskede, var havnen pakket af fiskeriaktive hajkuttere. I dag er der sommerhuse helt ud på kajen. Tiden som fiskerihavn sætter sine spor, der var masser af gamle folk, der kom og roste ALLIANCE, og fortalte om den gang havnen var fuld af træskibe. Og når så Benny kendte en del folk fra "dengang", ja så gik snakken. Det lykkedes ikke sidste år at nå helt til Skagen, men det gjorde det så i år. Vi lå der et par dage. Så et par dage mod Hals, indsejlingen til Limfjorden. Næsten ren sejl-sejlad med rigtig meget vind, men bølgelæ. Næste tur blev ren motorsejlad. Vi skulle gennem Ålborg, dvs. stik vest. Og det var blid vestenvind. Så det var ren tøv tøv til Gjøl, vest for Ålborg. Vi ville se Gjøl-båden. En gammel fragtbåd, lidt større end ALLIANCE, som frivillige og en bådbygger har brugt 8 år på at restaurere. Flot arbejde. Inklusive en gammel Hundested glødehoved motor. I Venø havn, har Venø efterskole en hel kaj fuld af sejlbåde, kajaker, vindsurfere og andre fartøjer. Der var liv på vandet, ca. 15 fartøjer, og masser af grin og ups'er. Derefter Lemvig, som også har et fint træskibsmiljø pga. frivilligt arbejde og et fint samarbejde med kommunen. Spiste Kulmule hos Henning, tak for



TS 'ser og DFÆL' ere i skøn blanding i Helsingør

mad og hygge. På vej mod Lemvig blev vi nærmest overfaldet af en regnbyge. En af de der sorte sataner, der kommer susende. Og man aner ikke om der er masser af vind i dem. Så topsejlet blev hurtigt taget ned. Det viste sig at være unødvendigt. Den skulle ikke puste, bare hælde vand i hovedet på os. Vi mødte hajkutteren DAGMAR AAEN, der tilhører den tyske polarforsker Arved Fuchs, han var kommet ind i Limfjorden via Thyborøn. Næste stop, Doverodde, hvor vi via sms aftalte at mødes med Inge-Marie og Hugo, som ville komme med frokost. Det er altså hyggeligt med alle de TS-venner man får rundt i landet. Mens Benny sov eftermiddagslur, plukkede jeg hyben og lavede syltetøj. En tur fra Amtoft til Glyngøre blev lidt for vild. Der var mere vind end lovet, så vi havde godt med sejl oppe. Vi var ved at opgive, og gå til nærmeste havn, men det vilde gik af, da vi tog klyveren ned. Og vi holdt

samme fart, fed læring. Så til Løgstør. Også ret meget vind, bagfra. Et voldsomt vindspring undervejs tvang os til at dreje 90 grader, for ikke at lave en ufrivillig bomning. Heldigvis havde vi forudset det via vejrudsigten, så vi var bevidst sejlet en lille omvej, for ikke at være for tæt på land. Det var heldigt. En hurtig beslutning om at lave en kontrolleret bomning, og så gik det igen. Vinden var også lige sprunget fra 6 til ca. 12 m/sek., så det gik ganske hurtigt. Efter 15 minutter faldt tingene til ro, da byen var forbi. Samtidig med at byen kom, var der en fantastisk regnbue, og der sprang skomagerdrengene der lignede diamanter i det spændende lys.

Limfjorden rundt for gamle træskibe

De næste 6 dage sejlede vi kapsejladser "Limfjorden rundt for gamle træskibe". 5 kapsejladser på Limfjorden. Det er så fedt at sejle sammen ca. 60 skibe. →



En af De Sorte Sataner



Starten på Limfjorden

Vi er en af de mindste. De største er tremastede skonnerter. Den første sejlad var fra Løgstør til Thisted i 12 m/sek. modvind og halvanden meter bølger. Ikke lige vores spidskompetence. Vi var 12 deltagere i den mindste klasse, og kun 5 af os gennemførte denne dag. Vi kom sidst ind, men vi gennemførte. Der var intet uforsvarligt ved det, det var bare slet ikke sjovt. (Let underdrivelse). De 7, der opgav fik 12 strafpoint hver. Det var medvirkende til at vi fik en samlet 4.-plads i vores klasse.

I 4. etape, rundt om Fur fik vi en 2.-plads. Den er vi stolte af, det var lidt held (en vinddrejning på et godt tidspunkt for os) og så, at ALLIANCE (eller det nye skødepunkt??) er lidt bedre end flere af de andre gamle skibe til at krydse op i vinden, når der ikke er bølger. Hjemturen fra Skive til Nysted tog 10 dage. En del var godt sejlad, men de sidste 4 dage var ren motortøf, på grund af vindstille. Og så var det tåget i de 4 dage, til efter kl. 12. Ikke værre end at vi kunne sejle, men kun meget forsigtigt, med Anne

i stævnen med kikkert og båthorn. Vi har ikke lyst til at slås med en mærsk-tanker i tågen. Og hurra for app'en "marine traffic", hvor man kan se, hvor de store skibe er. Den kræver bare, at der er mobildækning. Det kniber gevaldigt, f.eks. i Smålandsfarvandet.

Men heldigvis ikke i Storebælt, hvor der er rigtig meget storskibstrafik. Når vi vinder i lotto, køber vi en ny GPS med større skærm og indbygget AIS, så kan vi se alle de store skibe direkte på skærmen via satellit, så vi ikke er afhængige af mobildækning.

Status:

*Vi har i år sejlet 1.624 sømil = 2.900 km.
Vi har sejlet 409 timer; heraf de 270 rent for sejl. Vi har brugt 268 liter diesel.
Og været på havet 88 dage.*

Og vi har været fløjtende ligeglade med verdenssituationen. Bare vi har nogle gode vejrudsigter.

Livet er herligt.

Anne og Benny



Tågeudstyr

Bøfning på den hårde måde

Udriggerbjælker på dhowér

Jens Riise

Asiatisk Kompagnis kinafarer DRONNING SOPHIE MAGDALENE var bygget på kompagniets eget værft i 1761 og foretog over 12 år seks sejladsere til Kina. Et kendt billede viser skibet ud for Kap det gode Håb. Til højre i billedet ses et lille lokalt skib med en overraskende detalje. I bagbord rager en bjælke ud i luften, og der står en mand ude på enden af bjælken. Det ser ærlig talt lidt faretruende ud. Kan man virkelig ha' gjort det? Ja.



Skibsportræt af fregat DRONNING SOPHIA MAGDALENA, ca. 1760'erne. Skibet sejler næsten rumskøds ud for Kap det gode Håb. Fra venstre ses Djævlebjerget, Taffelbjerget, Løvehovedet og Løverumpen. Ved foden af Taffelbjerget ses fortet og Kapstaden. Fortet fører hollandsk flag. Gouache af ubekendt kunstner.

Der er steder i verden, hvor sejlskibe bliver bygget og brugt som for flere hundrede år siden, i en stadig levende og ubrudt tradition. Fx omkring Det Indiske Ocean, hvor man endnu kan se fiskerfartøjer og fragtbåde – bl.a. de såkaldte dhowér – der praktisk taget ikke har ændret sig i 400 år. De store havgående



dhowér er for længst blevet til motorskibe, men nærmere kysterne råder stadig små sejldrevne fartøjer mange steder.

Tænk engang, en så gammel og stadig levende sejltradition. I 2014 var jeg på en lille tur til Kenya og, for en overkommelig betaling, fik jeg et par ture med lokale kystfiskere. De sejlede i små slanke dhowér, bygget af en meget hård og solid træsort fra de lokale mangroveskove.

I de dhowér jeg var ude med lå der en lang og kraftig planke, hvis funktion overraskede mig. Når vinden var lidt frisk blev planken lagt på tværs, og den ene side blev stukket ind under en stringer. Den anden side stak et godt stykke ud over den modsatte side af skibet, og blev brugt som underlag for ”bøfegasten”. Der kan anvendes en længere planke, hvis der sættes et tov fra mastetoppen i enden af planken, som vi ser på



Dhow på vej ind i mangroveskoven. Udriggerbjælken ligger på langs i bagbord side.

Foto: Jens Riise



En dhow er arabisk bådtype med latinersejl, en sejlttype der, modsat hvad navnet antyder, skulle være en arabisk opfindelse. Foto: Jens Riise

den gamle tegning af fregatten ved Kap det gode Håb.

Hvis det blæser mere op har skipper to muligheder, enten at rebe sejlet eller at sende matrosen længere ud på bjælken. Gæt lige hvad han vælger.

Man sejer helt til kanten, i bogstavelig forstand. Jeg har set en mand sidde på hug helt ude – altså **helt helt ude** – på enden af bjælken, med hælene ud over vandet. Det har jeg desværre ingen billeder af.

Redningsveste? De koster penge og det er vist kun for tøsedrenge. Ingen bruger det.

Udriggerbjælken i funktion.

Foto: Jens Riise



Havbåde uden havn

Han Herred Havbåde og lagsbådene

Pipsen, Han Herred Havbåde

Foreningen Han Herred Havbåde

Foreningen *Han Herred Havbåde* blev stiftet i 2007 i Slettestrand med det formål at sikre, at der i fremtiden er bådebyggerkompetencer til at bygge de klinkbyggede havbåde til erhvervsfiskeri. Samtidig er der fokus på kystfiskeriets historie og på den lokale kystkultur. I 2010 blev et nyt bådebyggeri taget i brug og året efter et havbådehus med mødelokale, udstilling, bibliotek og kontorer.

Havbådene lander jo på den åbne kyst hele året rundt, dvs. de strander to gange om dagen, når de er på fisker. Der skal et stærkt og fleksibelt skib til samtidig med, at det skal være så let som muligt og kunne flyde på lavt vand.

Fra slutningen af 2007 og de næste mange år frem, blev der nybygget/renoveret 5 ældre havbåde – fra ELBO, der oprindeligt er fra 1919 til Skarreklit, der er fra 1962. De 5 både afspejler udviklingen af kystfiskeriets både gennem det meste af



Jammerbugt på vej på fiskeri.

Foto: Pipsen



Havbådenes flåde i Slettestrand.

Foto: Pipsen

1900-tallet fra helt åben båd til dæksbåd med lukket styrhus.

Foreningen ejer bådene, og de drives af frivillige bådelag, der selv står for både drift, vedligehold og formidling. Foreningen har ca. 400 medlemmer, og af dem er omkring 150 medlem i et af de fem bådelag. Fire både er hjemmehørende i Slettestrand, mens den femte er hjemmehørende i Lildstrand. Bådene bruges altovervejende til (fritids)fiskeri, men også til mindre sejlture for foreningens andre medlemmer. Bådelagernes medlemmer er også helt afgørende for, at landingspladsen i Slettestrand er aktiv. I fællesskab og sammen med værftet sørger de for, at spillet kører, at wirerne skiftes, at blokken skiftes, at området ser pænt ud, at fortælle besøgende om, hvad der foregår og meget meget mere.

Åben kyst er en udfordring

At skulle benytte en åben kyst er en udfordring, og derfor er bådelagene helt afhængige af vejret. Kysten ved Slettestrand vender mod nord og er derfor lidt i læ for sydvestlige vinde, mens Lildstrand ligger meget mere vindudsat ud mod nordvest. Til gengæld er landingsforholdene rigtig gode med dybt vand helt ind til stranden. Ved Slettestrand er der ikke meget vand over revlen, så ofte kan bådene hænge her et godt stykke tid, før de kommer over. Det gælder om at finde strømrenderne mellem revlerne, og man skal vide, hvordan man med propellen slår et hul i revlen. På trods af de vanskelige forhold så har lagsbåden JAMMERBUGT, der i 2020 havde 10 års fødselsdag som nybygget, men oprindeligt er fra 1938, næsten lige så mange havdage, som fiskerne havde ved Slettestrand, dengang der stadig blev drevet erhvervsfiskeri på stedet. Nogle dage er båden ude 2 – 3 gange med

forskellige hold, da der er 40 med i laget, og der kan være en 5-6 ombord ad gangen. Tit er der også god fangst – rødspætter, tunger, isinger, torsk – og en masse sild i sæsonen.

3 af bådene er ved at blive registreret som erhvervsfiskerbåde. Den nye kystfiskerordning fra 2019 giver foreningsfartøjer mulighed for at sælge fisk for 50.000 kr. om året, når pengene går til vedligeholdelse af båden. Kravene til at blive registreret er dog mange, men processen er i gang.

I havbåderegi har vi gennem de sidste 4,5 år arbejdet med et projekt støttet af *The Velux Foundations*. Det hedder *Jammerbugt i balance* og handler om hele værdikæden fra udvikling af de nye havbåde til erhvervsfiskeri fra Thorupstrand til fangst af fisken med skånsomme redskaber til salg af fisken via bl.a. den nye mærkningsordning ”*Natur Skånsom*”. Som en del af projektet har vi gerne villet vise, hvordan havbunden ser ud. Jammerbugt består af en mosaik af forskellige bund - sand, grus og sten, tangskove, stenrev, kalktoppe og skrænter. Det er ligeså varieret med højdeforskelle som inde på landjorden med fx Svinkløv og kystskrænten Lien.



Blødkorallen Dødningehånd.

Foto: Kim Viborg

Dødningehånd

I sommeren 2020 fik vi mulighed for i samarbejde med *Lighthouse Foundation* i Tyskland at arbejde med en meget dygtig undervandsfotograf Klaus Thymann. På baggrund af positioner tegnet af fiskerne på et gammelt deccakort, lykkedes



Kølhalingen er nem, når båden alligevel står på land. Foto: Pipsen

det Klaus at dokumentere, at blødkorallen *dødningehånd* fandtes overalt, hvor der var lidt stenbund. Den er meget sårbar overfor bundslæbende redskaber. Kystfiskerne her bruger udelukkende skånsomme redskaber som garn og snurrevod. Det sidste kan kun anvendes på helt ren sandbund, og garn ødelægger ikke stenrevene. Jammerbugt er, selvom det er et så spændende område, næsten ikke blevet undersøgt før.

For at få dykket på endnu flere positioner arrangerede vi en tur i slutningen af juni med lagsbåden Nordvest og Løgstør Sportsdykkerklub. På dagen viste vejret sig fra den bedste side, og heldigvis var sigtbarheden i vandet nogenlunde. Her dukkede *dødningehånd* også op på alle lokaliteterne.

På bådebyggeriet har bådebyggerne efter de 5 lagsbåde bygget nu to både til fiskere i Thorupstrand, men det er en helt anden historie.



KIKANI - bygget ved Han Herred Havbåde og søsat 2017 – lander i Thorup Strand.

Foto: Pipsen

Følg gerne med på vores hjemmeside www.havbaade.dk og vores facebookside. De to lagsbåde ANNA og ELBO har også en facebookside. I anledning af henholdsvis Elbos (i 2017) og Jammerbugts (i 2020) - 10 års fødselsdage har Han Herred Havbåde udgivet to bøger, der dels fortæller om havbådens udvikling og dels om, hvordan båden nu bruges af bådelagets medlemmer. Projektet Jammerbugt i balances hjemmeside hedder: www.livsformeribalance.dk

Sommerudflugt med RØRET

Jens Riise

Postbåden RØRET af Nyord er den mindste færge Birgit og jeg har sejlet med. En sød lille færge (ja, en færge kan altså godt være sød) der engang var Nyords eneste forbindelse med omverdenen. Først i 1967 fik Nyord en bro til Møn.



Traktor køres ombord på RØRET. Bag styrehuset har mælkejunger deres faste plads. Ukendt fotograf. Foto fra Rørets Venner.

Postbåden sejlede ikke kun med post. RØRET sejlede med alt hvad der skulle transporteres mellem Nyord og Stege. Mælkejunger havde deres faste plads bag styrehuset, og foran stod mennesker med deres pakkenelliker i regn og blæst på dækket. Måske sammen med en ko, en Ferguson traktor, et tærskværk eller hvad der nu skulle transporteres.

Da broen til Møn kom blev RØRET ombygget til lystfartøj og forlod Nyord. I 2011 vendte det fint istandsatte skib tilbage til Nyord, og er nu en vigtig del af fortællingen om øens baggrund som lods-, søfarts- og landbrugssamfund.



RØRET har sejlet flittigt sidste sommer, med faste ture rundt på Stege Bugt og chartret ud til private arrangementer. Som de to andre lokale museumsfærger, MF IDA og MØN, er det oplagt at tage cyklen med, hvad mange også gør. IDA kan som den eneste også sejle med biler og betjener ruten Bogø - Stubbe-købing. MØN sejler de fleste ture mellem Stege og Kalvehave.

Vi var med på en af de ture mellem Nyord og Jungshoved Kirkehavn, som RØRET sejlede to gange om ugen sidste sommer. Det er en meget smuk tur. Vi havde vores cykler med, og havde tid til at nyde området omkring Jungshoved, spise en bedre frokost, tage en svømmetur, før turen tilbage med RØRET et par timer efter.

Ind til Jungshoved Kirkehavn sejler man i slalom mellem lange rækker af simple sideafmærkninger. Det er en rute man rådes til at overholde, i et af de lavvandede fjordområder der er så typiske for vores land.



RØRET på vej ud af Jungshoved Kirkehavn.

Foto: Jens Riise

Som mange ved skal ordet lavvandet tages bogstaveligt omkring Bøgestrømmen. Der er steder hvor man rammer bunden selv når man svømmer. Tidligere på sommeren var vi her med vores lille smukkejolle, for vi jollesejlere elsker de kringlede kystnære farvande og bitte små havne.

[En sejltur med RØRET skal hermed anbefales på det groveste.](#)



*Skipperen ved roret. RØRET sejler med en besætning på to mand.
Cyklerne står solidt bag styrehuset.*

Foto: Jens Riise

Faktaboks:

Røret blev bygget på Hansens Skibsværft i Nykøbing Falster i 1902, og sat ind på overfarten Nyord By - Stege.

Efter indvielsen af broen kom RØRET i privat eje i 1968. Hun fik et nyt styrehus, og således moderniseret blev RØRET brugt til fritidssejlad, indtil den sank i Christianshavns Kanal i 2008, blev hævet og overgivet til foreningen *Rørets Venner*.

Med støtte fra Skibsbevaringsfonden, Fiskeriaktionsgruppen i Næstved og Støtteforeningen Rørets Venner blev RØRET istandsat i Rødby Bådværft og ført tilbage til sit oprindelige udseende. I sensommeren 2011 kom RØRET tilbage til sin gamle hjemhavn og sejler igen i det farvand den var bygget til at betjene.



Fondsstøtte til kutteren BENTE IRENE af Helsingør



Lukas Koch. Formand for BENTE IRENE af Helsingør

Vi er utrolig taknemmelige og begejstret for Tuborgfondens bevilling på 50.000kr til foreningen *Bente Irene*.

Fondsbevillingen dækker vores styrhus og dækshus. På nuværende tidspunkt arbejder vi hårdt på forberedelserne, bl.a. at lave tegninger, finde savværk og undersøge om de nuværende ruffbjælker er konstrueret til at holde vægten fra personer og huse.

I denne turbulente tid, med forsamlingsforbud og restriktioner, er organiseringen vanskelig. Det arbejder vi med at finde løsninger på, så vi hurtigst muligt kan komme i gang og bygge op. Meget af tiden bliver også brugt på at forklare, hvorfor vi bygger skibet op med huse. Svaret er simpelt, vi bygger BENTE IRENE af Helsingør op. Med denne fondsbevilling kan vi hermed restaurere en lille del af lokalhistorien i Helsingør, samtidig med at vi bygger et ungdomsfælleskab, hvor alle skavanker er okay. Hvis man er interesseret i en original snurrevodskutter, vil vi henvise til vore søsterskib ALVILDE. Vi håber at denne bevilling kan føre til et længerevarende samarbejde med Tuborgfonden. Vi glæder os til om et par år at invitere ts-medlemmer ombord, og besøge jer i de forskellige havne. Tak for støtten i giver.

Man kan følge arbejdet på:

Instagram: Benteirene1902. Facebook: Bente Irene af Helsingør. Hjemmeside: www.Benteirene.dk

En mærkesag i Nysted

Anne Svendsen

I indsejlingen til Nysted Nor står et sømærke. Aalholm Baake. En 12 meter høj, hvid pyramide på stolper.

Det har der gjort i flere hundrede år. Den har været brugt som pejlemærke sammen med kirkespiret og tårnene på Ålholm slot.

Nu er det nedbrudt at vind og vejr. Det er også 40 år siden, der sidst er gjort noget særligt ved det.

Det tilhører i dag Guldborgsund Kommune, som ikke er forpligtet overfor skibstrafikken til at bevare det.

Et tilsvarende sømærke i Saksøbing (samme kommune) blev for 5-10 år fjernet, fordi det var ”brugt op”.

Men i Nysted, synes vi ikke, at et meget markant minde om byens tid som vigtig søtransport by skal fjernes, så en flok ildsjæle i Bådelaugget har dannet en forening til bevarelse af maritime, kulturhistoriske elementer i Nysted.

For 13 år siden reddede vi to duc d’Alber, hovedsaglig ved hjælp af Mærsk Fonden.

Senere har vi reddet og retableret havnens gamle barkkedel, som vi fyrer op i og barker smakkesejl i en gang om året.

Og nu er turen kommet til sømærket. Foreløbig har vi søgt fonde i over 2 år. Og skaffet ca 300.000 kr. Så mangler vi ”kun” 100.000.



TS byder ny- og genoptagne fartøjer velkommen



METTE, Helsingør, bundgarnsjolle, bygget i Rødvig 1940, 8,58 BRT. Steen Ravnborg, 20491858

FRILLEN, Dyreborg, gaffelrig, bygget i Horne 1990, 3 BRT. Michael Valbak-Andersen, 81614190



LILLE ORBE, Svendborg, Blekinge Eka, bygget i Faxe Ladeplads 1993, 0,3 BRT. Tobias B. Nielsen, 61308266



BELLINA, Helsingør, kragejolle, bygget på Rødby værft 1997, 1 BRT. Nicolai Juel Vædele, 21371989



FRIGG, Lille fuglede Havn, Vikingskib, bygget i Svebølle 2015, 2,2 BRT. att: Kathrine Brandstrup, 29421939



*FORTUNA, Ishøj, hajkutter, bygget i Nordby-Fanø 1933,
18 BRT. Jes Leen Schmidt, 31179016*



*IDUN, Køge, kutter, bygget i Risør-Norge
1937, 19,95 BRT. Søren Perby, 40548036*



*ROSA, København, Åledrивkvasse, bygget i
Bakkebølle 1920, 2 BRT. Mads Ludvig M.
Juutilainen, 71905008*



*YODA, Helsingør, sjægt, privat bygget af
Jens Axelsen, Hillerød 2000, 1 BRT.
Jeppé Tom-Petersen, 20726130*



*BLACK PEARL, Svendborg, Ålborg-
gjolle, 1 BRT. Jon Johansen c/o
Esben Madsen, 60300240*

*GØL, GjøL, motor jagt, bygget i Ålborg 1908,
16,7 BRT. Gøl Bådens Træskibslaug,
att: Søren Petersen*





*PETIT, Bogense, smakkejolle, bygget i Hornbæk 2008, 0,3 BRT.
David Lorentzen, 21121020*



*FREJA, Humlebæk, smakkejolle, 1985,
0,3 BRT. Anne-Marie Avlund, 26246579*



*MONIKA, Skovshoved, kutter, bygget i Lynæs 1931, 14,67 BRT.
Christian Probst, 40637007*



JUTLANDIA, København, Kutter; bygget i Rødvig 1916, 13 BRT. Poul-Erik Fauerholdt H. Ramsdahl, 50535222



ELEFANTEN, BKV Københavns sydhavn, bygget i Helsingør 1962, Jens S. Kirk, 26138252

De støtter TS:



Navnestandere

Foråret nærmer sig og det er tid til at tænke på ny navnestander.

Bestil nu og du er klar til Pinsetræffet.



Henvendelse:

Asta Graunbøl.

28526326. astagraunboel@gmail.com

RÅDGIVENDE SKIBSINGENIØRER

JENS KRISTENSEN ApS

Skibsteknisk rådgivning udføres af vores medarbejdere i Marstal, Aarhus og Svendborg

- Vi kan tilbyde rådgivning omkring ny- eller ombygninger, reparationsarbejder, skades- og øvrige besigtigelser.
- Vi er autoriseret af Søfartsstyrelsen til udførelse af krævningsprøver samt foretage letvægtskontrol, støjmåling og tonnagemåling.
- Vi kan assistere med udarbejdelse af dokumentation og implementering af ISM og ISPS samt tilbyde afholdelse af intern audits på skibe og kontor.
- Vi kan også tilbyde assistance på andre søfartsrelaterede områder så som omkring implementering af nye nationale og internationale regler og love, uddannelseskrav til besætning m.m.
- Vi kan med ovennævnte områder levere ydelser til værfter, redere, maritime myndigheder, klassifikationsselskaber og andre skibskonulentfirmaer, forsikringsselskaber m.fl.

Jagtvej 8
DK-5960 Marstal

Pho.: +45 6253 3720
Mob.: +45 4037 3720
Email: jkr@mail.dk



SEJLMAGER HANSENS EFTF. APS.

Helle Barner Jespersen
Herluf Trolles Gade 3 kld
1052 København

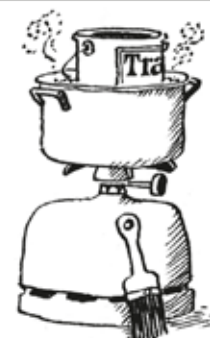
33 15 43 48
sejlmagerhansen.dk
info@sejlmagerhansen.dk

VEDLIGEHOOLD af JOLLER 10-25 fod

Smakkejoller – sjægte -
oselvere – hækjoller og
travaljer vil vedligeholdes –
SKAL vedligeholdes.

Se det som en fornøjelse!
Prøv det! Læs om det!
TS har det!

Hent selv hæftet på www.ts-skib.dk



tuchwerkstatt.de



Seil & utstyr til tradisjonsskip og lystfartoj

- tradisjonelle seil
- kallesjer & persening
- polstring & madrasser
- wire & tauverk

*Vi snakker & skriver
norsk og forstaar nok
en del dansk :)*

Segelmacherei Tuchwerkstatt · Salinenstr. 24 · 17489 Greifswald
Tlf.: +49 3834-77 65 64 · Fax: +49 3834-85 52 259
ahoi@tuchwerkstatt.de · www.tuchwerkstatt.de



C.J. skibs- & bådebyggeri ApS

Havnevej 15 – DK 6320 Egersund
Tlf.: +45 74 440930
E-mail c-jonsson@mail.dk
www.cj-skibsbyggeri.dk

**Vi giver gerne uforpligtende tilbud
på såvel små som store opgaver**



www.chrisdominolarsen.dk • Tlf. 2288 2764

Beddingspriser 2017:

0 – 20 tons kr. 1.500 • 21 – 45 tons kr. 2.500
46 – 70 tons kr. 3.500 • 71 – 100 tons kr. 4.500

Ovenstående priser er incl. 3 liggedage
Ekstra liggedage kr. 150,- / dag.
Elforbrug efter måler kr. 3,00 / kw
Højtryksrenser stilles til rådighed
Hvis ikke beddingen afleveres rengjort
faktureres 1 time à kr. 395,-
Ovenstående priser er ekcl. moms.

Ved renoveringsarbejder ring til bådebygger Chris Domino
Larsen på tlf. 2288 2764 og få et tilbud både på arbejdet og på
evt. optagning.

Chris er forhandler af Hempels produkter.

Der kan laves aftale om brug af Værftets frokoststue,
medens du er på bedding.
Det er ikke muligt at anvende Værftets
maskiner og andet materiel.

For yderligere oplysninger vedr. optagning kontakt
Viggo Neumann på tlf. 2946 2959

Lavvandet



Redaktøren ^{Riise} er på udgik

efter hjælp til at samle stof og til at skrive om al det der sker i
Træskibssammenslutningen.
kærlig hilsen

Jens Riise

E:redaktion@ts-skib.dk

REDAKTIONEN:

Redaktion: Jens Riise Kristensen, Toften 2, 4030 Tune
 Grafiker: Claus Lidbjerg, Søndertoften 178, 2630 Taastrup

40 29 64 68
 30 26 38 87

redaktion@ts-skib.dk
 ts.grafiker@gmail.com

TRÆSKIBS SAMMENSLUTNINGENS BESTYRELSE:

Formand: Rasmus E. Casper, Sundevedsgade 22, 2. th. 1751 København V
 Næstformand: Martin Andersen, Ejby Strandvej 35, 4070 Kirke Hyllinge
 Næstformand: Henning Thøgersen, Højbovej 11, 7620 Lemvig
 Kasserer: Jay Brun Jensen, Willemoesvej 9, 5700 Svendborg
 Bestyrelsesmedlem: Anne Svendsen, Slotsgade 12, 4880 Nysted
 Bestyrelsesmedlem: Ole Vistrup, Stjernegade 20 E, 1., 3000 Helsingør
 Bestyrelsesmedlem: Preben Glud, Skibbroen 29, 1., 6760 Ribe
 Bestyrelsesmedlem: Jens Finnemann Viuff, Grønninghovedvej 9, 6093 Sjølund
 Bestyrelsesmedlem: Christopher Malmos, Træskibshavnen 210, 8000 Aarhus C
 Bestyrelsesmedlem: Morten Milthers, Odensegade 26, st.mf., 2100 København Ø
 Suppleant: Mathilde H. Autzen, Fyrrestien 5, 9690 Fjerritslev
 Revisor: Anne Simonsen, Katterød Mark 7, 5600 Faaborg
 Revisorsuppleant: Jan Christensen, Ny Hagestedvej 51, 4532 Gislinge

21 63 20 48
 20 75 51 51
 30 97 03 30
 61 46 25 40
 21 44 50 68
 21 26 62 30
 40 20 12 32
 21 74 70 65
 60 19 80 15
 20 99 59 77
 60 44 58 80
 21 43 19 05
 30 45 57 02

rasmus@gerlev.dk
 martinstyrmand@gmail.com
 gefion401@live.dk
 kasserer@ts-skib.dk
 anneinysted@mail.dk
 ole.vistrup@sejlskib.dk
 pbglud@mail.dk
 jensfinnemann@gmail.com
 Chris.Malmos@gmail.com
 morten@milthers.dk
 mathildehoejrup@gmail.com
 anne@friskoler.dk
 emma-anne-jan@jubii.dk

TS-LOKALFOLK:**Nordøstjylland:**

Dorthe Koch, Ulrik Birchs Vej 57, 9430 Vadum
 Tim Rasmussen Schjoldager, Spurvevej 8, 9400 Nørre Sundby

31 64 73 08
 40 25 51 81

jenskrogh@jenskrogh.dk
 tim@nordisksejlad.org

Vestjylland:

Finn Nielsen, Fischersgade 39, 9670 Løgstør
 Asger Brodersen, Ågade 9, 7500 Holstebro
 Claus Høgsberg Toft, Rolighedsvej 1, 6960 Hvide Sande

21 74 18 86
 61 60 14 79
 23 61 93 97

info@baadebygningsskurer.dk
 asgerbrodersen50@gmail.com
 buhl.toft@gmail.com

Midtjylland:

Nana Reinert, Træskibshavnen 266, 8000 Aarhus
 Poul-Erik Clausen, Karetmagerstien 3, 8400 Ebeltoft

42 42 75 59
 23 39 31 23

nanareinert@gmail.com
 pec.ebeltoft@gmail.com

Sønderjyllands Østkyst og Fyn:

Kim Russel Jensen, Skattergade 36 C, 5700 Svendborg
 Peter Sandholdt, Nordborgvej 110, 6430 Nordborg
 Bjarne Kiholm, Bjerrumvej 32, Kammerslusen 6760 Ribe
 Mikkel Peter Kleist, Agerbakken 9, 5762 Vester Skerninge

50 59 34 24
 24 83 53 91
 26 26 33 44
 24 44 15 34

kimrusselfensen@hotmail.com
 haathope@icloud.com
 bkiholm@c.dk
 mikkkelkleist@hotmail.com

Sjælland nord:

Helle Bonde Knudsen, Havebyen Mozart 24, 2450 København SV
 Mette Brask, Parallelvej 20 A, 2. th, 3070 Snekkersten
 Carsten Hvid, Fuglsvej 6, 4300 Holbæk
 Vakant

31 69 85 20
 60 58 11 38
 22 79 58 33

helle101528@gmail.com
 mettebrask@hotmail.com
 carstenhvid@gmail.com

Sjælland syd og Bornholm:

Poul Forum Sørensen, Bådebyggervej 2, 3700 Rønne
 Jørgen Krogh, Gødstrup Hovedgade 5, 4684 Holmegård
 Christian Dyrlov, Kjærsvej 53, 4220 Korsør

29 93 56 95
 23 83 12 75
 25 42 00 57

pfs@traebaade.dk
 Jorgenkrogh55@outlook.dk
 cdm@fgusv.dk

UNGDOMSARBEJDE:

Annette Dres, Knapmagerstien 30, 2300 København S

51 83 87 51

Annettedres@hotmail.com

TS-REPRÆSENTANTER I SKIBSBEVARINGSFONDEN:

Egon Hansen, Engbjergvej 4, 4300 Holbæk
 Jay Brun Jensen, Willemoesvej 9, 5700 Svendborg

21 48 71 59
 61 46 25 40

egonhansen@mail.dk
 kasserer@ts-skib.dk

REPRÆSENTANT I EMH:

Mathilde H. Autzen, Fyrrestien 5, 9690 Fjerritslev

60 44 58 80

mathildehoejrup@gmail.com

FORSIKRING:

Søassurancen Danmark Skolegade 1 - 5960 Marstal

63 55 55 52

jll@soassurancen.dk

Aktivitetskalender 2021

Skriv til knud@ts-skib.dk hvis dit arrangement mangler på listen.
Ændringer forekommer - listen opdateres løbende.

JANUAR

23. - 24. KURSUS: Klinkbygning
30. KURSUS: Vedligeholdelse og værktøjsslibning
31. KURSUS: Reparationer på træbåden

www.baadebygningsskurser.dk
www.baadebygningsskurser.dk
www.baadebygningsskurser.dk

FEBRUAR

MARTS

06. - 07. TS landsdækkende medlemsmøde
medio marts Søsætning af Anna Møller

www.ts-skib.dk

APRIL

MAJ

15. Rumregatta
22. Pinsestævne Skælskør/Korsør
23. TS generalforsamling

www.rumregatta.de
www.ts-skib.dk
www.ts-skib.dk

JUNI

12. Vild med vand Vild med vand

JULI

- Fyn rundt
Ø havet rundt
31. til 3. august Hajkutterfestival Nysted - Rostock

www.fyn-rundt.dk
Facebook
www.hajkutter.dk

AUGUST

07. Kapsejladsen Øresund på langs
21. - 22. Træf Fjordens Træbåde
28. PIS POT cup i Aarhus

www.fjordenstræbåde.dk
www.tsa.dk

SEPTEMBER

13. Limfjorden rundt
23. - 26. Nordisk Gaffelriggerseminar Middelfart

www.limfjordenrundt.dk
www.fartoyvern.no/program_/kurs-nordisk-gaffelrigger-seminar/

OKTOBER

15. Kulturnatten i Nyhavns Veteranskipshavn.

www.nyhavns-skipperlaug.dk

- Medlemsmøder oktober/november

www.ts-skib.dk

NOVEMBER

Foto: Claus Lidbjerg



*Postbåden Røret, på vej ud af Stege havn, med en traktor - sikkert en Ferguson - som dækslast.
Ukendt fotograf og årstal, måske i 1950-erne.*

Foto fra Rørets Venner.