

# TS Træskibs Sammenslutningen

Landsforeningen til bevarelse af ældre brugsfartøjer i Danmark

Februar 2022

Årgang 51 nr. 1



*Bevaringsværdigt monument og kultur i Helsingør havn. Kronborg Slot i baggrunden er på UNESCO's verdensarvsliste.*

*Smakkejollen er, sammen med de øvrige både i Norden, ny på UNESCO's liste over levende kultur.*

*Foto: Jens Riise*

# Formanden har ordet

Ole Vistrup

Det er næppe forbigået nogen træskibsentusiasts opmærksomhed, at den nordiske klinkbygningstradition i december 2021 blev optaget på UNESCO's liste over menneskehedens immaterielle kulturarv.

Det er stort, og flere steder er det blevet nævnt, at optagelsen forpligter, fordi alle de nordiske lande har ratificeret UNESCO-konventionen om sikring af den immaterielle kulturarv, og at de derfor skal sikre beskyttelsen af den immaterielle kulturarv, der findes på deres territorium. Dette skal ske i samarbejde med lokalsamfund, grupper og relevante ikke-statslige organisationer. TS er en relevant ikke-statslig organisation, og hvad kan vi gøre i anledning af optagelsen ... hvordan kan vi bruge den?

For det første skal vi naturligvis nævne optagelsen på UNESCO's liste, hver gang vi overhovedet kan komme til det, for det er et ridderlag til alle dem, der arbejder med at bevare og vedligeholde gamle (og nye) fartøjer, og det er ikke kun dem, som konkret arbejder med et klinkbygget fartøj, der kan ranke ryggen og være stolte. Også de, der ejer og vedligeholder kraelbyggede fartøjer, kan tillade sig at være stolte, for vi ved jo godt, at selvom UNESCO-optagelsen omhandler klinkbygning specifikt, så er klinkbygningsteknikken del af en større helhed, der tilsammen omfatter alle aspekter af bevaring af maritime håndværkstraditioner og traditionelt byggede fartøjer. Ligeledes er det ikke kun bådebyggere, der kan være glade og stolte over udnævnelsen. Sejlmagere, riggere, rebslagere, fiskere, søfolk og alle andre involverede kan være stolte. Vi bidrager alle til den store helhed, hvor ét af elementerne nu har modtaget den væsentlige UNESCO-ankendelse.

Det er måske begrænset, hvor stor en betydning UNESCO-optagelsen umiddelbart har i den almindelige danskers bevidsthed, men når vi kan fortælle om klinkbygning i sammenhæng med resten af helheden, og folk rela-

terer det til de både og skibe, som de kan se på vandet og i havnene, og som de som oftest har stor sympati og hengivenhed for, er det med til at opbygge forståelse for betydningen af bevaring.

På det officielle Danmarks niveau skal vi nok ikke forvente, at kulturministeren rydder skrivebordet for andre papirer og indkalder os et møde om, hvordan vi sikrer beskyttelsen af klinkbygningstraditionen; det er i høj grad op til os selv at udnytte de muligheder, der ligger i UNESCO-optagelsen.

Og det kan vi også. Vi kan skrive det ind i de henvendelser, vi retter til politikere. Vi kan vise klinkbygningsskibsfællesskaberne frem. Vi kan - i samarbejde med de andre nordiske lande - afholde en konference. Og vi kan selv henvende os til ministeren og bede om et møde.

Og lige nu kan vi ønske os alle sammen tillykke med en flot optagelse, der også vil blive et nyttigt redskab for vores sag.

TRÆSKIBSSAMMENSLUTNINGEN



# Tak til Lis & Knud

*Sidst på året 2021 stoppede Knud som webmaster og Lis som sekretær.*

*Jens Riise*



Knud & Lis Jensen blev medlem af Træskibs Sammenlutningen i 2008, da de købte kutteren THILDE. De brugte skibet flittigt, var med til utallige TS arrangementer og foretog også langture. De var gennem Kielerkanalen til både Hamborg og Holland, og deres lille, rund og rullende kutter fik lov at mærke Nordsøens høje bølger.

Lis blev sekretær for TS den 1. marts 2013. Knud hjalp flittigt til på sidelinjen. 2015 oprettede Knud det nye medlemssystem sammen med Merete Ettrup, og indførte det nye medlemssystem i 2016. Det er et online system, så der er mange hænder, der kan deles om arbejdet i medlemsadministrationen.



Knud & Lis har gennem årene været i kontakt med mange af foreningens medlemmer, både på sejlture, til generalforsamlinger og på mail. Lis konkluderer at ”det har været en fornøjelse og sikkert været medvirkende til at holde en i gang”.

Knud og Lis var nogle af de tandhjul, der fik hele foreringsmaskinen til at køre. De har begge været en stor hjælp til TS bladet, med at holde styr på ændringer i adresser, i kolofonen, årets aktiviteter, annoncer, fartøjslisten og meget mere. Lis har koordinere det hele, så bladet kom ud til alle medlemmer.

Knud og Lis var altid meget hjælpsomme.

Træskibs Sammenlutningen  
Stjernegade 20 E, 3000 Helsingør

Sekretariat  
Kirsten Hjort  
Telefon: 7023 4049  
e-mail: sek@ts-skib.dk  
Adresseændring meddeles hertil.

 TS-hjemmeside: [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk)  
 Webmaster: Ole Vistrup

e-mail: [formand@ts-skib.dk](mailto:formand@ts-skib.dk)

Kontaktinformationer ved henvendelser til TS om dette og hint finder du på [www.ts-skib.dk/Kontakt](http://www.ts-skib.dk/Kontakt) og under [www.ts-skib.dk/Om-TS](http://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, uddannelsestilbud og erfaringsudveksling. Kontingentet for fartøjer betales efter BRT, - se fartøjskontingentets størrelse på [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk).

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

Deadlines 2022:

Blad 2: 07. marts  
Blad 3: 07. juni  
Blad 4: 12. september  
Årbog: 07. november

Indlæg og historier bedes sendt til:  
[redaktion@ts-skib.dk](mailto:redaktion@ts-skib.dk)



# UNESCO optager de nordiske klinkbådstraditioner på listen over menneskehedens immaterielle kulturarv

Vikingskibsmuseet

Red. af Jens Riise

*Nordens klinkbyggede træbåde - og traditionerne omkring dem - er nu officielt anerkendt af UNESCO som levende kulturarv, der skal sikres og bevares for kommende generationer*

Med optagelsen af de nordiske klinkbådstraditioner på UNESCOs repræsentative liste over menneskehedens immaterielle kulturarv anerkender det internationale samfund, at det at kunne bygge og bruge de nordiske, klinkbyggede både skal bevares for eftertiden.

Det betyder også, at de nordiske klinkbådstraditioner løftes ind i en større sammenhæng som del af menneskehedens immaterielle kulturarv.

*En tradition, der har sat markant aftryk*

Gennem flere tusind år har Nordens klinkbyggede både dannet rammen om de nordiske folks tilknytning til havene omkring dem. I små joller skabte kystfiskeren familiens livsgrundlag, og i større skibe sikredes kontakter langs kyster og over endeløse have. Bådene har gennem generationer bundet de nordiske folk sammen fra kyst til kyst, bragt Norden ud i verden og verden tilbage til Norden.

*Eldgammel, levende tradition*

I Norden har man både før og efter vikingetiden bygget træbåde efter en særlig metode, der er kendetegnet ved, at de langsgående planker overlapper hinanden i yderkanterne, og her holdes samlet med syninger eller skibsnagler. Båden afstives derefter indvendigt med tilpassede træstykker, der udgør bådens ribben.



*Klinkbyggede træbåde under Øhavet Rundt.*

*Foto: Jens Riise*



*Under træffet Øhavet Rundt de der hver dag en hyggelige kapsejls.*

Denne byggemetode kaldes klinkbygning, og i Europa er det kun i Norden, at traditionen med at bygge efter denne metode stadig er i brug.

Klinkbygning har domineret den nordiske bådtradition siden de første både med plankesider blev skabt for årtusinder siden. I den tid er der bygget utallige klinkbyggede både til fiskeri og til transport af varer og mennesker.

På tværs af tid har bådebyggerne arbejdet uden brug af konstruktionstegninger, men skabt båden ud fra deres erfaringer, overleveret viden og i samspil med den kommende bruger af båden, så den blev tilpasset behov og miljø.

*Foto: Jens Riise*

Det helt unikke er, at der i dag stadig bygges træbåde efter den ældgamle klinkbygningsmetode over hele det nordiske område. Dog ikke nær så mange som før, så antallet af klinkbyggede både er kraftigt formindsket gennem de senere år. Også de mennesker, der lever af at bygge og bruge bådene, bliver færre, og uden dem risikerer vi at miste de kundskaber, der gør det muligt at holde traditionerne levende.

#### *Stærke, maritime fællesskaber*

I Danmark findes der dog stadig mange levende, maritime miljøer omkring de klinkbyggede både.

Træskibs Sammenslutningen er en landsforening til bevarelse af ældre brugsfartøjer i Danmark og det omfatter de klinkbyggede både.



I flg. foreningens formålspå-  
graf er:

Sammenslutningens formål er  
at fremme bevarelsen af ældre  
brugsfartøjer, herunder øge stan-  
darden for sømandskab, vedlige-  
holdelse og sikkerhed ved fartø-  
jernes brug, samt medvirke til at  
fartøjerne bevares under videst  
mulig hensyntagen til deres kul-  
turhistoriske værdi.

Sammenslutningen skal være et  
forum for gensidig vejledning og  
støtte i alle forhold, der vedrører  
medlemmernes fartøjer.

Fællesskaberne har en stor betyd-  
ning for at holde traditionerne om-  
kring træbådene levende. Når man  
bruger de smukke klinkbyggede  
både, starter den proces, der giver  
liv til de specialiserede håndværk,



*Den traditionsrige kagekonkurrence under Øhavet Rundt. Foto: Jens Riise*



*Fællessang*

*Foto: Jens Riise*

der omgiver bådene: Sejl-  
magerne, rebslagerne og båd-  
debyggerne, der så kan hol-  
de deres kundskaber i hævd,  
når de reparerer gamle både  
eller fremstiller af nye, når  
der skal sys sejl på mål og  
lave tov til rigningen.



### *Fællesskab, naturoplevelser og forbindelse med fortiden*

Søren Nielsen fra Vikingskibsmuseet fortæller at ”der er enorm værdi i at holde klinkbygningstraditionerne levende, fordi de er vedkommende for mange mennesker i dag. De klinkbyggede både giver os muligheder som bliver sværere og sværere at få i den verden, vi lever i i dag. De er forbindelsen til vores fælles fortid og danner samtidig en nutidig ramme om et miljørigtigt og bæredygtigt friluftsliv med store naturoplevelser. Her kan man,

- i fællesskab med andre - være med til at udvikle og fremtidssikre traditionen ved at bruge bådene”.

### *Optagelse forpligter*

Optagelsen af de nordiske klinkbygningstraditioner på UNESCOs liste over menneskehedens immaterielle kulturarv skal øge fokus på at bevare viden om traditionen, håndværket og brugen af de klinkbyggede både.

Og optagelsen på listen forpligter. Med den har alle de nordiske lande lovet at videreføre den levende, maritime kulturarv til kommende generationer.



*Kulturværkstedet i Svendborg*

*Foto: Jens Riise*

# Levende kulturarv

Jens Riise



Vores immaterielle kulturarv – eller levende kulturarv som den også kaldes - er en del af det der binder os sammen i fællesskaber. I Europa er belgisk ølbrygning, fransk madlavning og meget andet på UNESCOs liste over bevaringsværdig immateriel kultur. Danmark har ikke før været repræsenteret, men det er vi nu sammen med de øvrige nordiske lande.

UNESCOs 2003 konvention om beskyttelse af den immaterielle kulturarv er underskrevet af alle nordiske landet.

De nordiske klinkbyggede træbåde - og ikke mindst det miljø og de traditionerne der er omkring dem - er nu officielt anerkendt af UNESCO som levende kulturarv.

I rigsfællesskabet har vi også fået optaget Grønlandsk trommedans og –sang, Qilaatorsoneq på UNESCOs liste over immateriel kulturarv.

## **Hvem står bag ansøgningen?**

Det er første gang UNESCO modtager en nominering fra et forenet Norden. Alle de nordiske lande står bag ansøgningen til UNESCO om at optage de nordiske klinkbådstraditioner på listen over menneskehedens immaterielle kulturarv, og alle de nordiske kulturministerier har skrevet under på nomineringen.

Initiativet til UNESCO projektet er taget af netværket 'Nordisk Kystkultur', som har sikret den brede forankring i alle landene: Danmark, Island, Færøerne, Norge, Sverige, Ålandsørene og Finland. Det norske Forbundet KYSTEN har været hovedansvarlig for ansøgningen.

I Danmark står Han Herred Havbåde, Træskibs Sammenslutningen, Vikingeskibsmuseet i Roskilde sammen med lokale træbådsmiljøer bag det store arbejde, der har sikret klinkbådstraditionerne en plads på UNESCOs liste over umistelig immateriel kulturarv.

## **Hvilke forpligtelser har de deltagende stater?**

Alle de nordiske lande har ratificeret UNESCO-konventionen om sikring af den immaterielle kulturarv og har forpligtelser i den forbindelse. Staterne skal blandt andet træffe nødvendige foranstaltninger for at sikre beskyttelsen af den immaterielle kulturarv, der findes på deres territorium med deltagelse af lokalsamfund, grupper og relevante ikke-statslige organisationer og for at sikre levedygtigheden af den immaterielle kulturarv, herunder identifikation, dokumentation, forskning, bevarelse, beskyttelse, fremme, forbedring, overførsel og uddannelse samt genoplive de forskellige aspekter af denne arv.

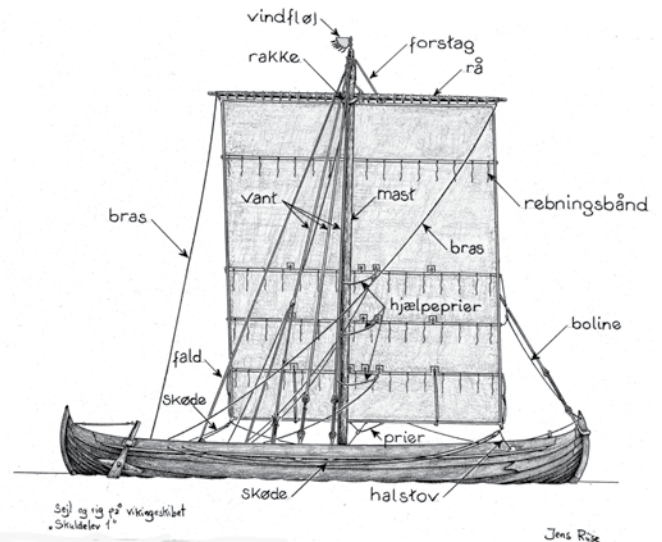
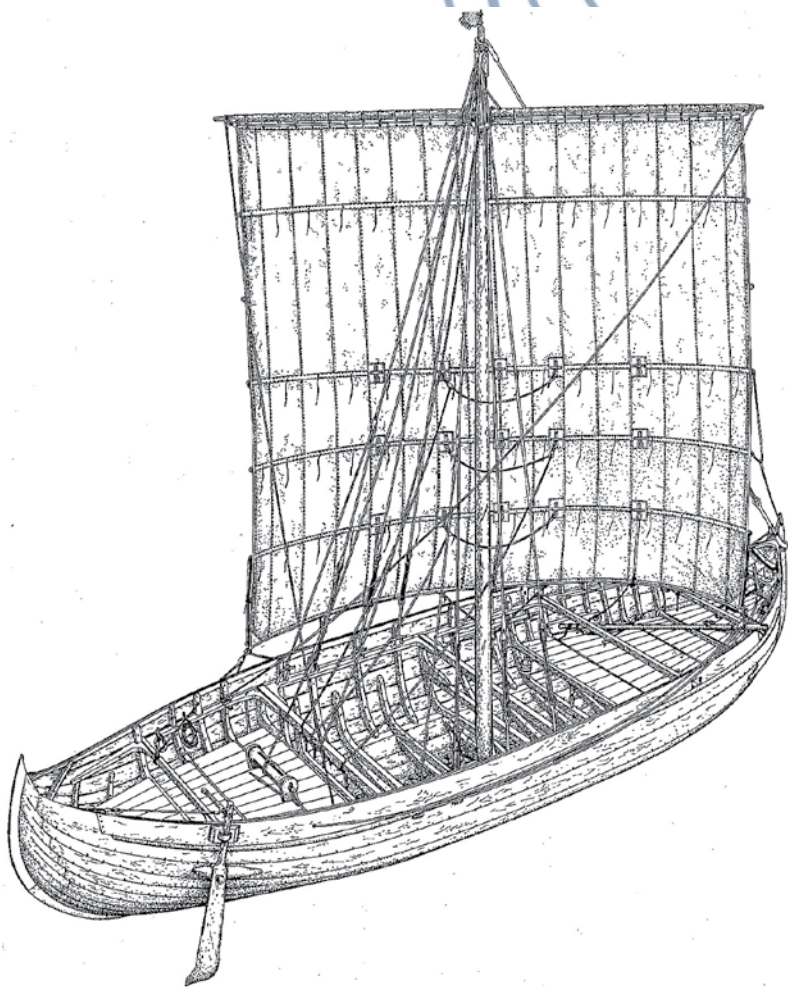
Indskrivning på UNESCOs liste skal sikre synlighed og bevidsthed om vigtigheden af at bevare klinkbådstraditionerne.



# Man kan sejle langt i en åben klinkbygget båd

*Tekst og tegninger af Jens Riise*

Vikingernes lette, stærke og hurtige skibe var uovertrufne for deres tid. Med dem blev de skandinaviske kongeriger grundlagt. De store havgående skibe muliggjorde bosættelser i hele det Nordatlantiske område - helt til Grønland, og endog New Foundland - og dannede grundlaget for erobringer, og sikrede handelsruter fra Nordkap til Middelhavet.



I Vikingskibsmuseet i Roskilde kan man se et eksempel på et større havgående fragtskib fra den sene vikingetid, SKULDELEV 1. Rejsemulighederne med et skib som SKULDELEV 1 er blevet demonstreret ret overbevisende. Vikingskibsmuseets rekonstruktion, OTTAR, sejlede i 2006 til Edinburgh i Skotland. Den norske rekonstruktion SAGA SIGLAR sejlede 1984 -86 jorden rundt.

*Vi havde ikke haft det Norden vi kender i dag uden de nordiske klinkbyggede både.*



# Klinkbygning i Svendborg

*Damkasse og bundstokke er færdige*

*Tobias Bauneborg Nielsen*

Klinkbygning udføres omvendt af kraelbygning, hvor en spantekonstruktion opklædes med planker. Her, som der kan ses på billederne, formes hele båden af bordplankerne som hjælpes på plads af nogle få byggeskabeloner lavet efter linjetegningen, men vigtigst af alt er at sørge for at plankerne ”trækker” pænt, altså danner pæne linjer frem for at blive tvunget helt ind til skabelonerne.

De sammennittede bord giver en enorm styrke, der er årsagen til at der kan bygges så let. Først til sidst laves spanterne, som er delt op af bundstokke og oplængere. De afstiver bordene så de holder deres form. I et kraelbygget skrog hænger bordene ikke indbyrdes sammen, men danner kun styrke i og med at de er fæstnet til en masse stærke spanter.

I Maritim Kulturværksted på Frederikssøen i Svendborg står jeg og







bygger denne smakkejolle. Nu er bundskroget lavet færdig, dvs. at de nederste planker er klinket sammen og bundstokkene lagt i. Jeg har tilmed også lavet damkassen da det er en fiskejolle jeg bygger, som ud over fisk også bliver der hvor mit stiksværd skal løbe igennem.

Alle spanter er lavet i krumt vokset egetræs grene og dammen er også i eg. Damskotterne har jeg monteret med gennemgående rustfri bolte i køl og planker, og tætnet med en lille bommuldstråd. Næste milepæl bliver at lave resten af klædningen færdig, og lagt oplængerne til spanterne.





# Et venskab er født

*En idé kom til verden. Den kom en dag, hvor vi var ude at prøve vores topsejl og det gav blod på tanden til at prøve at sejle lidt længere ud i verden. Det blev til Kappeln i Tyskland.*

*Tekst og foto: Michael Ruby*

Så begynder der at danne sig billeder på nethinden. Hvad er Kappeln, hvordan sejler vi dertil, hvem skal vi møde, hvad skal der ske og så videre. Heldigvis er foreningen god til at arbejde i teamwork. Planlægningen begynder, deltagerne melder sig, arbejdsfordelingen finder sin form ved et møde og på meget kort tid er turen på plads og vi glæder os alle til dagen.



Fredag 24. september klokken 13 stævner vi ud på nye eventyr. HAABET og SCHRØDERS MINDE tager af sted. Desværre må vi undvære det flotte skib SVALEN og den besætning, der skulle være med der. Sygdom lagde skipperen ned og så måtte den blive i havn.

Første sejlads gik til Maasholm i starten af Slien (fjord) i Tyskland. Det blev en frisk sejlads med en bidevind fra styrbord på omkring 9-10 m/sek. hvilket fik os til, at sejle lidt ude af kurs for at holde luft i sejlene. Motoren var slået til, så vi fik lidt hjælp.

HAABET gik støt og vi fik lidt sprøjt ind over dækket, som ramte helt tilbage ved roret. Sammen med regnen gav det lidt vand til os alle. På SCHRØDERS MINDE vippede det lidt mere og på et tidspunkt sejlede man med vand til lønningen og besætningen måtte korrigere for hældning, fordi indtaget til vandkøling til motoren blev løftet ud af vandet. Det var et flot syn, at se Schrøders Minde bryde bølgerne og det var en våd oplevelse på skibet.

Et godt mandskab stod distancen og vi kom alle i smult vande ved indsejlingen til Slien. Vi havde naturligvis sat gæsteflaget, da vi krydsede grænsen.

## **Fyret glimter os i møde**

Efter den lidt friske oplevelse, var det rigtig godt få ro på, der hvor fyret byder os velkommen til Tyskland. Vi kom forbi den første lille, fine og lidt primitive havn, der ligger helt ude i udmundingen.

Det var godt at se Maasholm komme nærmere, vi trængte vist alle til at komme i havn og få skiftet til tørt tøj. Humøret var stadig højt og vi blev enige om, at det var en skøn, frisk tur.

Maasholm er en lille fin by med omkring 600 indbyggere og en klar fiskertradition, hvor man har haft meget ålefiskeri. Her står blandt andet en statue af Peter Aal, der er i gang med at fiske ål.

## **Turen går til Kappeln**

Lørdag skulle vi nå klapbroen i Kappeln klokken 10:45, så vi afpassede afgang fra Maasholm til det og turen gik nu videre ind gennem sejlrenden i Slien, hvor der kom væltende det ene store træskib ud efter det andet (og også masser af småbåde). Det var vist weekend i Kappeln.

Der blev lidt diskussion, om der skulle føres broflag, når vi nu kom til klapbroen. Vi vidste den gik op til faste tider og så var der tvivl om, hvorvidt det var påkrævet med broflag. Vi har før ople-



vet, at blive hilst på af brovagten, når vi har flaget oppe, så det besluttede vi at gøre under alle omstændigheder. Leif og Hans Peter gennemførte et fantastisk teamwork og fik hejst flaget med stor anerkendelse fra Erik.

Vel ankommet til Kappeln, blev vi modtaget af vores nye venner. Hafenmeisterin Ann-Kristin stod klar ved kajen og var ét stort smil, da hun bød os velkommen til Museumshafen Kappeln og der blev truttet i velkomsthorn af medlemmerne, der også stod der. Vores værter havde linet op til en stribe Gammel Dansk og Vereinsvorsitzender for Museumshafen Kappeln, Heinz Huchtman bød os velkommen med en fin tale.

### **Vi skal være venskabshavne**

Meningen med turen var ikke kun, at få en god sejltur til Tyskland, vi havde udvalgt og kontakttet Kappeln, fordi vi gerne vil lave en aftale om at være venskabshavne, så vi kan besøge hinanden, udveksle erfaringer, se hinandens skibe og have lidt festlighed sammen.

Vores gave til Museumshafen Kappeln var en flot plakat, som Lone Rok fra Faaborg har tegnet. Her kan man se både HA-ABET og vores nye skib Schrøders Minde. Alle de foreningsmedlemmer, der var med, havde skrevet under på den hilsen, der var skrevet bag på og vi havde indtryk af, at gaven faldt i vores værter smag.

Selv den lokale presse kom forbi, så vi er da glade for, at vi er noget at skrive hjem om...

### **På besøg i skibene**

I løbet af dagen kom vi rundt i nogle forskellige både, der lå i havnen og sørme om vi ikke stødte på et fint eksemplar af en båd, der var bygget af skibsbygger Henrik Jensen fra Østerbrogade i Faaborg.

Vi fik udvekslet oplysninger til hinanden til fremtidige besøg, Tommy kunne lige pludselig vise, at vi faktisk bruger de krus, vi har fået ved et tidligere besøg og Leif lod sig vist nok impo-



nerede lidt over de meget store master, der var under produktion til et skib i havnen og som var lagt under tag. Vores nye venner, havde hurtigt fået hængt vores gave op i havnens udhængsskab og sådan gik dagen slag på slag.

### **Festligt, kulørt og fornøjeligt**

Vores værter havde inviteret os til en festlig aften i deres arbejdstelt på havnen og det skal vi love for det blev. På god tysk manér, manglede der ikke noget. Der var øl og vin, der var grill med både steaks og pølser, der var salater, vegetarisk Chili con Carne, der var musik i højtalerne og vi sang også med på Kim Larsens "Susan Himmelblå" så vores værter måtte trække på smilebåndene. Alt i alt følte vi os særdeles velkomne og godt

taget af. Det blev en virkelig dejlig aften under kulørte festlys med udsigt til den skønneste havn, der var så flot i skumringen.

### **Alting får en ende - en cocktailpølse har to!**

Efter en aften med adskillige glas med rom, sådan bare for at afslutte ordentligt, tog næste dag ubønhørligt fat i os og vi måtte få morgenmaden på plads, lidt hurtigt, så vi kunne komme af sted gennem broen klokken 9:45.

Susanne stod lige ud af den varme seng og op bag stegepanden og sammen med Tommy og Ruth og resten af morgenholdet, blev der banket en "English Breakfast" sammen, der ved kajen i Tyskland.

Så var vi klar til afgang og vi fik ikke lov at sejle, før der var gi-



vet håndtryk til et varmt farvel fra vores nye, tyske venner. Der blev igen truttet i horn og vinket og vi er meget taknemmelige over det fantastiske værtskab, vi har oplevet. Det må vi se, om vi kan gøre lige så godt, når de en dag kommer på genbesøg i vores havn i Faaborg.



### Homeward bound

På HAABET blev vi hurtige enige om, at nu skulle topsejlene prøves og det var ikke uden en del overvejelser. Vi fik hejst dem op flere gange indtil de kom til at stå rigtig fint. Undervejs gik det dog op for os, at mesantopsejlet ikke var vendt rigtigt og i rum sø besluttede vi os for, at det ville vi lade stå, for ellers skulle mesansejlet også ned og vi skulle begynde forfra. Det gik fint alligevel og med en halvvind fra styrbords halse på omkring 5-7 m/sek. så gik vi da alligevel 7.5 knob på toppen. Vi gik i stort set en lige linje fra Slien til den røde bøje i Faaborg Fjord. Søndag 26. september ved 16 tiden er vi i havn.

SCHRØDERS MINDE var ikke helt på samme fart, så skibet ankom en smule senere til Faaborg og turen var hermed afsluttet efter nogle gode sejlture og en oplevelse af, at vi helt sikkert kommer igen til Kappeln og vores tyske venner.



### Kappeln

Kappeln er en hyggelig lille by med omkring 12.000 indbyggere. En by med snævre stræder og brosten samt kønne huse. Kappeln har også masser af butikker, caféer og restauranter samt et spændende havnemiljø. Så den er en rigtig god ferieby med en god stemning og med mange turister om sommeren.

Den traditionelle Nytårs-sejltur fra Kappel Museumshavn skal næste gang gå til Faaborg.

# 99 år uden kvinder

*Anders Lundt Hansen, AC-medarbejder, Stiftelsen Georg Stages Minde*





I 2021 var det 40-års jubilæum for de første kvindelige elever på GEORG STAGE. Tre elever og en kvindelig hovmester gik ombord i 1981, efter skibet i 99 år udelukkende havde været for mænd. Vi var det første skoleskib i verden, der brød den barriere.

”Min forgænger ville være gået i protest, hvis det var sket i hans tid. Men jeg har aldrig været bange for at få piger ombord” sagde kaptajn B. Barner Jespersen, der sejlede skibet i 1981, til Vejle Amts Folkeblad.

Lidt bange har ledelsen af Stiftelsen Georg Stages Minde nu alligevel været, for det krævede en afgørelse fra Ligestillingsrådet, inden kvinderne kunne gå ombord. Georg Stage fik afslag på kun at tage drenge, skrev Berlingske Tidende 22/2 1981.

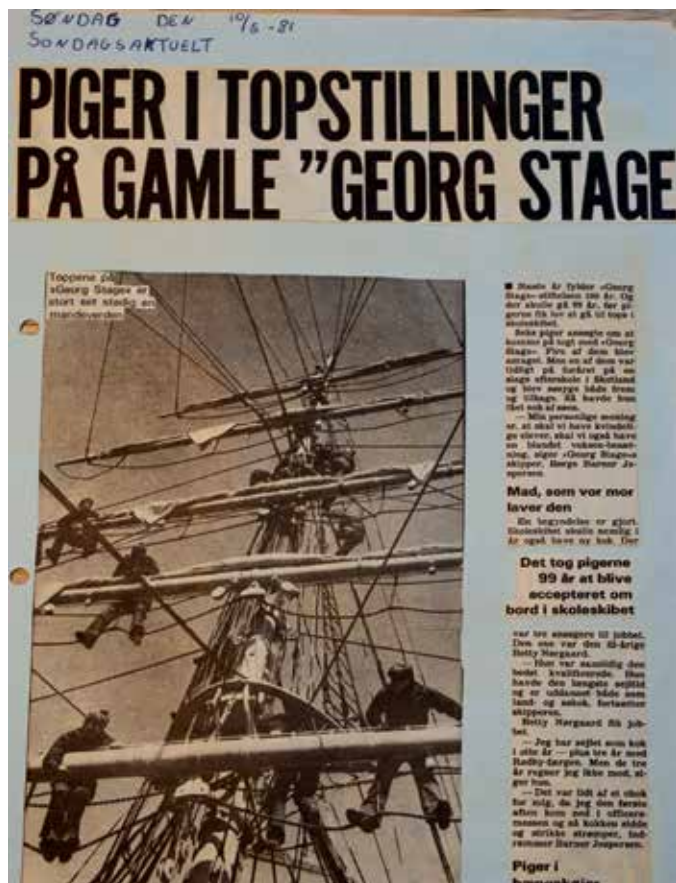
I alt gik 65 elever ombord på skoleskibet i april 1981. Den yngste af de tre kvinder afmønstrede efter få uger, og i alt var der tolv elever, der ikke gennemførte uddannelsen. De to tilbageværende kvinder, Anne Grethe Vinther og Line Marseen Ødum blev nærmest verdensberømte i hele landet, hvor aviser, ugeblade og lokalpresse flittigt dækkede nyheden.

Der var kommentarer i næsten alle landsdækkende medier. Aktuelt lavede en stor reportage, og Jyllandsposten skrev et humoristisk lejlighedsdigt:

Du danske før så blide mø  
du øger dit virkes ring.  
Det sker på både land og sø  
og det i store spring

### Sarte og eksotiske skabninger

At indstillingen til kvindelige søfolk, og til kvinder generelt, var anderledes for fyrre år siden, ser man tydeligt i pressedækningen. Både Anne Grethe Vinther og Line Marseen Ødum har gemt avisudklip fra deres togt og her ser man ideen om kvindelige søfolk omtalt med en blanding af forbløffelse og mild vantro inden togtet. Kvinder blev set som nogle sarte og eksotiske skabninger, der nok ville få svært ved at tilpasse sig livet på søen. I de fleste havne, hvor skibet lagde til undervejs, blev de to kvinder interviewet af lokalpressen, og det skete så ofte, at det næsten blev for meget med opmærksomheden. Ombord bløgnede kønsforskellene dog hurtigt: ”Godt nok er vi både



drenge og piger, men vi er først og fremmest elever på Georg Stage” udtalte Anne Grethe Vinther til et ungdomsmagasin.

Den holdning afspejlede sig også i indretningen om bord. Flere journalister spurgte til sovearrangementerne, for der blev ikke oprettet noget særligt soverum til kvinderne. De hang i deres køjer på banjerne ved siden af alle de andre elever. De fik deres egen tid i vaskerummet, men der blev intet ændret i skibets indretning.

Hovmester Betty Nørgaard fik ikke så meget pressedækning som de to elever, selv om det ret beset var en lige så betydende nyhed, at GEORG STAGE nu også hyrede kvindelige besætningsmedlemmer. At det kan være hårdt at gå forrest, får man en antydning af i hendes udtalelse, som blev indført i protokol-



len efter togtet: Selv om hun var "... en fortrinlig kok" og "... en enestående administrator af provianten..." var hun "... ikke på god fod med de yngste af kvartermestrene, hvilket dog nok mest skyldtes disses indstilling til kvindelige besætningsmedlemmer i almindelighed".



### Moderat tiltro på DANMARK

En lignende indstilling kan have gjort sig gældende på landets andet store skoleskib, 'DANMARK'. Her var det mere moderat med tiltroen til kvindelige søfolk: "DANMARK udleverer godt nok ansøgningskemaer til piger, men der er nok ingen af dem, der bliver antaget" sagde Georg Stages kaptajn Barner Jespersen til Søndagsaktuelt 10/5 1981. Det blev bekræftet året efter, da samme avis skrev (7/3 1982): "Statens skoleskib 'DANMARK' holder stadig stand mod amazonerne". I den artikel udtalte 'DANMARK's' direktør Bergmann at "I princippet går vi ligesom 'GEORG STAGE' ind for fuld ligestilling ... men 'Danmark' er ikke så velegnet for piger. 'DANMARK' går på langfart og kommer ofte ud i hårdt vejr. Mens 'GEORG STAGE' er i havn næsten hver weekend, er 'DANMARK' ofte i søen flere uger".

Når man kigger på resultaterne af togtet, ser det dog ikke ud til, at køn var en hindring. Både Anne Grethe Vinther og Line Marsen Ødum fik gode udtalelser og karakterer over middel.

Efter togtet tog de begge videre ud at sejle, Anne Grethe Vinter (nu: Buchhave) kun i omkring et år, inden hun gik i land og senere blev sygeplejerske, mens Line Marsen Ødum (nu: Jensen) først gjorde sin skole færdig, og derefter gik i søværnet, hvor hun var i 14 år. Hun sejlede blandt andet på Færøerne og Grønland.

Hovmester Betty Nørgaard blev gen-hyret til GEORG STAGES togt året efter, og protokollen for 1982 siger at hun "... i modsætning til sidste år var på god fod med den faste besætning". Det år fik Betty Nørgaard selskab af ni kvindelige elever, hvoraf den ene var kaptajn Barner Jespersens datter, Helle. Hun er i dag Overstyrmand på GEORG STAGE, og har modtaget et ridderkors for sin tjeneste. Et gammelt skib kunne godt vænne sig til nye tider.

### Vi vil uddanne verdens bedste søfolk

I dag er det en selvfølge, at der er mere end et køn ombord. Kønsfordelingen svinger mellem 40% og 60% kvinder på hvert uddannelsesstogt, og i 2021 var der for første gang også elever ombord, som var åbent non-binære. På elevernes initiativ blev nedsat et queer-udvalg af elever og besætning til at håndtere den nye situation. Det lod sig fint gøre, og igen uden at ændre på skibets indretning.

"GEORG STAGES elever er voldsomt efterspurgt i de maritime erhverv" siger direktør Asser Amdisen, "så det giver ingen mening at frasortere folk på grund af deres køn. Vi vil uddanne verdens bedste søfolk, og det kan vi kun gøre, hvis vi rekruttere bredere end traditionelt".



*Fyrskib XVII Gedser Rev fra 1895 bærer dramatiske historier fra det 20. århundrede i sin brede bug. Landets ældste bevarede fyrskib ligger i Historisk Havn i Helsingør, og når man besøger det, kan man stadig mærke historiens vingesus.*

*Tekst: Øyvind Bordal*

*Foto: M/S Museet for Søfart, Nationalmuseet, Øyvind Bordal*



Gedser rev, oktober 1967: Om bord på Fyrskib XVII Gedser Rev vågner mandskabet af bankelyde på skroget. Klokken er fire om morgenen. Dæmpede råb lyder igennem de tykke skrogsider af træ. Det blæser hårdt udenfor, skibet gynger i bølgerne. De syv søfolk ved straks hvad de skal gøre. De har prøvet det før.

### **Tyske gloser**

Ude på dæk er det isnende koldt. Mandskabet stimler sammen ved rækken og stirrer ned langs fribordet. Dernede ligger to kajakker, halvfulde af vand, og hopper og ned i bølgerne. To unge mænd forsøger at holde de spinkle fartøjer fra at vælte eller bordfylde, mens de holder kontakten til fyrskibet. De gestikule-

rer, viser at de vil om bord.  
Ordene som råbes op til mændene på dækket er på tysk.

### **77 år i tjeneste**

Fyrskib XVII blev bygget på N.F. Hansens værft i Odense i 1895, og derefter udlagt på Lappegrunden nord for Helsingør. I 1921 blev det flyttet til Gedser Rev, halvvejs mellem Danmarks sydligste grænsepost og den tyske nordkyst.

I alt kom skibet til at fungere som flydende fyr-station i 77 år, før det i 1972 blev taget ud af tjeneste. A.P Møller købte skibet, og donerede det til Nationalmuseet, som lagde det op i Nyhavn. I 2018 blev det flyttet til Historisk Havn i Helsingør, hvor et laug af frivillige i dag nedlægger et kæmpestort arbejde for at passe skibet. En ny, stor donation fra AP Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal på 9,5 millioner kroner betyder at skibet kan komme på bedding og få udbedret en alvorlig svampeskade i agterskibet, og i det hele taget gennemgå en omfattende renovering.

### **Vidnesbyrd om maritim teknologi**

Enhver med lidt historisk indsigt vil vide, at netop de årtier, hvor Fyrskib XVII var aktivt, var nogle af de mest dramatiske og omvæltende årtier nogensinde. Og fra sin beliggenhed tæt på den tyske kyst, kom netop dette fyrskib til at spille en væsentlig rolle i flere af de store dramaer, der uds spillede sig i det 20. århundrede.

Da tyskerne invaderede Danmark i 1940, blev Fyrskib XVII beslaglagt og taget ud af tjeneste, men kort efter krigen var det tilbage på sin post. På det tidspunkt havde skibet været igennem en række opdateringer, i takt med at den teknologiske udvikling leverede stadig nye værktøjer i form af elektriske apparater, ny radioteknologi og nye maskiner. Mange af dem er bevaret og findes om bord den dag i dag.

### **Påsejlet og sænket**

Alligevel skete det stadig, at skibet blev påsejlet af netop de fartøjer, som skulle guides udenom revet. I 1954 bragede et lasteskib ind i siden, med så voldsom kraft at den vagthavende matros i tårnet blev slynget ud og druknede, hvorefter skibet sank. Den resterende besætning blev dog reddet, og eftersom vraget lå på lavt vand, var det muligt at bjerger det. Efter en omfattende genopbygning, var Fyrskib XVII tilbage på sin post allerede året efter.

### **Vejrstation og observationspost**

Fyrskibene den gang havde flere opgaver end kun at være et navigationsmiddel. Mandskabet var selvfølgelig beskæftiget med det omfattende vedligehold, men havde også til opgave at indrapportere skibstrafik og vejrdata til de relevante myndigheder. Op igennem 50'erne blev verdenssituationen i tiltagende grad præget af den kolde krig mellem Sovjetunionen og de øvrige østbloklænder på den ene side, og USA og deres allierede på den anden side. Det var øst mod vest. Den kolde krig blev især markeret af bygningen af Berlinmuren i 1961, som på meget synligt vis delte verden op, og ikke mindst lukkede befolkningen i Østtyskland inde.

### **Jerntæppet**

Alle kender billederne af de østtyske afhoppere, som forsøgte at flygte over Berlinmuren. Mange blev skudt, andre blev sat i fængsel. Et fåtal lykkedes at komme ud, og skabe sig et nyt liv i det frie Vesten.

Men det var ikke kun i Berlin, at der forekom flugtforsøg. Det var dig rigtig svært: Hele den lange grænse mellem Østtyskland og Vesttyskland var stærkt bevogtet, og et åbent stykke ”ingenmandsland”, omkranset af vagttårn med maskingeværskytter, sørgede for at det var næsten umuligt at krydse grænsen uden at blive opdaget. Såkaldt ”republikflugt” var en alvorlig forbrydelse, som blev straffet med flere års fængsel. Ekstremt omfattende aflytning og overvågning gjorde det svært overhovedet at planlægge en flugt, og hvis nogen alligevel kom over grænsen, blev deres familie straffet i deres sted. Det var ikke uden grund, at begrebet ”jerntæppet” blev skabt. Men længst mod nord lå Østersøen. Her var der muligheder, som var sværere for det kommunistiske styre at lukke af for.

### **Cubakrisen**

Den kolde krig, med sin voldsomme optrapning af atommissiler på begge sider af jerntæppet, kulminerede i 1962, med en hændelse mange historikere betragter som det øjeblik, hvor verden var tættest på en atomkrig.

Konflikten startede med at den amerikanske efterretningstjeneste opdagede, at Sovjetunionen var i gang med at opstille atomrakter på Cuba – missiler som ville være i stand til at nå mål i USA. Den amerikanske præsident, John F. Kennedy, krævede at den sovjetiske generalsekretær, Nikita Khrushjov, fjernede dem. Det nægtede han. Begge parter stod hårdt på sit, og erklærede



at de var villige til at bakke sine krav op med brug af det enorme atomvåben-arsenal, de begge rådede over. Sovjetiske krigsskibe sejlede mod Cuba, og blev mødt af en amerikansk bloka- de. I nogle intense døgn sad begge hære med fingeren på start- knappen til langtrækkende atommissiler. Til sidst gav Khrusjt- jøv sig, tilbagekaldte skibene og gik med til en afmontering af basen på Cuba.

### Sovjetiske skibe observeret

Lige netop de atombevåbnede sovjetiske skibe, som sejle- de mod Cuba i oktober 1962, passerede Storebælt på vej ud af Østersøen, og blev observeret af mandskabet på Fyrskib XVII Gedser Rev. Rapporten blev afgivet til Langelandsfortet, som formidlede den videre til USA. På den måde bidrog skibet til at den amerikanske efterretningstjeneste var bedre klædt på til at håndtere netop den konflikt, som var en hårsbred fra at starte en atomvåbenbaseret tredje verdenskrig.

### Flygtede til søs

I løbet af 60'erne begyndte især unge mænd at finde vej til ky- sten ved Boddenlandschaft, hvor den nordpommerske natio- nalpark ligger i dag. I ly af mørket samlede de sine meget pri- mitive både, holdt øje med kystvagten, og stak til søs når ky- sten var klar. Planlægningen havde stået på i måneder, hvis ikke år, og de vidste at der ikke var nogen vej tilbage. Mange havde ikke en gang sagt noget til venner og familie, af frygt for at bli- ve angivet, for Stasi, den østtyske efterretningstjeneste, havde ører over alt. En ting stod dog klart: De ville formentlig aldrig se sine nærmeste igen.

Men drømmen om et frit liv og en fremtid med muligheder var alligevel stærkere, og nu vadede de ud i Østersøen, og begyndte at ro eller padle mod nord. Man kunne ikke se lyset fra fyrskibet fra kysten, men de vidste at det lå derude, og at der var en chan- ce for at finde det, hvis de ellers undgik at blive opdaget af kyst- vagten, eller kæntre i de krappe Østersøbølger.

### ”Vi har brug for friskt vand”

Om bord på Fyrskib XVII kastede mandskabet en line ned til de to forfrosne mænd i kajakkerne. Derefter åbnede de porten i ræ- lingen, og halede dem op. Under dæk blev de pakket ind i tæp- per, fik tørt tøj på og noget varmt at drikke og spise. Dagen ef- ter blev der sendt en kodet radiomeddelelse til de danske myn- digheder: ”Vi har brug for friskt vand”. Man vidste at skibet og

dets radiokommunikation blev overvåget af den østtyske kyst- vagt, og radiobeskedene blev fulgt op: Et fartøj kom ud og hente- de flygtningerne. De blev indkvarteret på fastlandet, og som regel sendt videre til Vesttyskland, hvor de kunne starte et nyt liv.

### 50 flygtninge reddet om bord

Op igennem 60'erne og frem til 1971 blev omkring 50 flygtnin- ge på den måde reddet af mandskabet på Fyrskib XVII. Hvor mange der ikke klarede den, er ukendt, men metoden var så vel- kendt, at den fik et navn: Flugtrute Østersøen.

Fyrskibet var i øvrigt ikke det eneste mål for datidens bådflygt- ninge – mange forsøgte også en rute nærmere kysten, mod vest og ind i Vesttysk territorie.

### Historisk kapitel forbi

Selv om fyrskibet til stadighed blev udstyret med nyere tekno- logi, nåede udviklingen efterhånden et stadie, hvor selve kon- ceptet fyrskib ikke længere var relevant. Moderniseringen af fyrvæsenet betød at alle danske fyrskib blev taget ud af tjeneste i starten af halvfjerdserne, og erstattet af automatiserede, faste fyr-stationer. Lige siden begyndelsen af 1800-tallet havde fyr- skib vist vej på havet rundt de danske kyster, men nu var det ka- pitel altså forbi.

I dag er Fyrskib XVII det ældste bevarede fyrskib, og også det som bærer den mest dramatiske og væsentlige historie med sig. Det er nu en vigtig bestanddel af Historisk Havn i Helsingør, og ligger fortøjet foran Kulturværftet, med M/S Museet for Søfart, de gamle værfthaller og Kronborg Slot som naboer. Og mere passende omgivelser kan sådan et stykke dansk verdenshistorie vel ikke få.



# Øresund på Langs version 2

12.-14. august 2022 inviterer vi til en hel weekend, med mere sejlads - og mere tid sammen med hinanden.

Tekst: Øyvind Bordal, koordinator Historisk Havn Helsingør

Foto: Henrik Hansen, M/S Museet for Søfart, Øyvind Bordal

Kapsejladserne Øresund på Langs har fem års fødselsdag i 2022, og tager et stort skridt i videre til den event, det fra starten var tænkt som:

En omfattende, samlende begivenhed for klassiske fartøjer og maritim kulturhistorie – ikke kun på langs, men også på tværs af Øresund. En udstrakt hånd til miljøerne i vores nabolande er også på programmet.

## Mere udfordrende bane

Næste gang vi samles, bliver det over en hel weekend, med sejlads både fredag, lørdag og søndag. Banen for selve Øresund På Langs, som stadig sejles om lørdagen, bliver en smule længere

og ikke mindst mere varieret, med flere udfordringer undervejs.

Vi inviterer også svenske, tyske og norske fartøjer med, og selv om det nok er en længere proces at få etableret Øresund På Langs i vores nabolande, er der grund til at tro at i hvert fald nogle svenske fartøjer fra Råå, lige på den anden side af Sundet, gerne vil vise det gule og blå flag allerede i 2022. Samtidig flytter vi arrangementet, så det fremover altid ligger to uger efter kapsejladserne Fyn Rundt for Bevaringsværdige Skibe. Dermed bliver der bedre muligheder for at deltage i begge arrangementer.



Nicolai Juel Vædele Øresund på langs 2021

## Undfanget på et dæk

Konceptet opstod, som den slags tit gør, i en samtale mellem to ildsjæle. Passende nok fandt den sted på et skibsdæk, på den rødmaledede skonnert LILLA DAN. Nicolai Vædele, formand for Maritimt Værksted Hal 16, fortæller om episoden:

”Tilbage i 2017 var vi inviteret på en visionssejladser, for at snakke om mulighederne for at bygge en ny træskibshavn i København. Vi sejlede rundt i Københavns Havn, og det var lige der, i en samtale med Henrik Effersøe fra Kjøbenhavnske Træsejlere, vi fik ideen til en samlet kapsejladser for alle sejlende træfartøjer. Og den skulle gå

fra København til Helsingør. Henrik var fyr og flamme, og ti minutter senere havde vi lagt rammerne. Vi fik ret hurtigt engageret Joakim Quisdorff-Reffn fra Sundby Sejlklub i arrangementskomiteen. Først tænkte vi at kalde sejladserne Øresund på Tværs, men efter et kig i søkortet, blev vi enige om at det var noget mere logisk at kalde den Øresund på Langs.” (ØPL)

### Fylder et hul

På det tidspunkt fandtes der ikke en samlende sejlads, hvor både tidligere erhvervsfartøjer og lystfartøjer kunne deltage, uanset størrelse, design og brugsområde. Så ideen fik hurtigt ben at gå på. Allerede den følgende sommer, i august 2018, blev den første ØPL afholdt, af et aktivt partnerskab bestående af: *Maritimt Værksted Hal 16, Københavnske Træsejlere, M/S Museet for Søfart, TS, og DFÆL.*

### Social rygrad

I de efterfølgende fire år har ØPL etableret sig som en del af sejladskalenderen for træbåds-entusiaster i Øresundsregionen, og med enkelte deltagere langvejs fra. Undervejs har eventet mødt forskellige udfordringer, og selv om kernen har været urørt, har formen udviklet sig fra gang til gang. Som i enhver kapsejladser er det sociale meget væsentligt, og derfor lægger arrangementskomiteen stor vægt på at skabe plads til at folk kan mødes og dele deres passion for at sejle og pleje den maritime kulturarv. Rygraden i den sociale del af arrangementet er festmiddagen lørdag aften, hvor der serveres god mad, spilles musik, deles præmier ud og snakkes på kryds og tværs. Plus forskellige havneaktiviteter.

### Skybrud og coronarestriktioner

Og den vej vil vi fortsat gå, selv om det ikke alt sammen er lykkedes lige godt. ”Vi er jo afhængige af eksterne faktorer, som ikke altid er til at styre”, fortæller Nicolai, som er formand for arrangementskomiteen for sejladserne.



”Blandt andet husker jeg en reception på FYRSKIB XVII, som blev ramt af et skybrud, så vi måtte flygte ind i Hal 16. I 2021 var ambitionen at tilbyde en stor koncert på havnepladsen, og åbne op for et større publikum udefra. Der rendte vi så ind i corona-restriktioner og andre ting, som gjorde at det ikke kom til at fungere så godt som vi håbede på.”

### I mål i modvind

”Både i 2020 og 2021 var ØPL, ligesom alle andre events, præget af de restriktive rammer Covid19 satte for os. Men arrangementskomiteen formåede alligevel at gennemføre sejladserne. Det var en stor sejr rent faktisk afholde sejladserne, og

endda fastholde mange af deltagerne fra de første to år”.

Gennemgribende beslutninger

”I kølvandet på sejladserne i 2021 afholdt vi et evalueringsmøde i Svanemøllen”, fortæller Nicolai. ”Og her kom mange gode ideer og forslag på bordet til de kommende års Øresund på Langs. Næste år bliver det sådan, at vi samles allerede



fredag eftermiddag – mere præcist den 12. august – i Svanemøllehavnen. Her er alle deltagere inviteret til at deltage i KTS's aftenkapsejlads, som den uge flyttes fra torsdag til fredag. Bagefter er der hygge og præmieuddeling i KAS' klubhus. Lørdag morgen starter selve ØPL-sejladsen, som har status som officielt Københavns-mesterskab. Vi lander som før i Historisk Havn Helsingør, og afhængig af vejr og vind

bliver der lagt en bane, som indeholder flere situationer - mærkerundinger og så videre – og som bidrager til at holde feltet mere samlet, og byder på en mere interessant kapsejlads. Sejladsen kommer altså til at indeholde flere elementer, og den bliver også noget længere.”

### **Gentleman's kapsejlads og mandskabsbytte**

”Vi regner med at bådejerne får udleveret et

forhåndstrykket banner, flag eller lignende med information om båden, som kan sættes op når vi kommer i havn, og som bidrager til at både deltagere og publikum kan få en mere interessant oplevelse, når de går rundt på havnen”, siger Nicolai. ”Vi planlægger også andre havneaktiviteter, inden den store festmiddag i Hal 16 om aftenen. Søndag er der, som vi plejer at have det, fælles morgenmad - og som noget nyt, indfører vi en såkaldt ”gentleman's





kapsejlads” til alle dem, som skal sejle sydpå mod København. Her regner vi med at åbne op for mandskabsbytte, så man kan blive kendt med nye mennesker. Det bliver en uformel kapsejlads, som vi tænker kan blive en fin afslutning på eventet.”

**Øresund på Langs 2022 afholdes 12.-14. august.**

**Se mere og meld dig til her:  
[mfs.dk/historisk-havn/  
oeresundpaalangs](https://mfs.dk/historisk-havn/oeresundpaalangs)**





# Orientering fra Skibsbevaringsfonden

Seneste nyt fra Skibsbevaringsfonden

John walsted

Foto: Anders Bruun



## Klinkbygning på UNESCOs verdenskulturarvliste

I december kom jo som bekendt meddelelsen om optagelsen af denne nordiske håndværkstradition på UNESCOs liste over verdenskulturarv. Forud er der gået et årelangt samarbejde på tværs af landegrænserne i Norden, og herfra skal der lyde et kæmpe-stort tillykke til dem, som gjorde det muligt. Mange har været involveret, men her til lands er det i særdeleshed Merete Ettrup for TS, Kirsten Monrad (Pipsen) for Hanherred Havbåde og Søren Nielsen for Vikingeskibsmuseet i Roskilde, vi kan takke for indsatsen. Derfor skal der lyde en stor tak til jer tre, som trak det store læs.

UNESCOs hæder har siden medført et utal af omtaler i aviser, magasiner og sågar i TV med fokus på de mange tiltag over hele landet, hvor både bygning og sejlads med de klinkbyggede fartøjer foregår. Måske i større omfang end de fleste havde forestillet sig, men igen, et resultat af det gennemførte og professionelle arbejde, der fra begyndelsen har kendetegnet projektet og i sidste ende gjorde udslaget.

Den opmærksomhed, begivenheden har vakt, taler for sig selv, og det skal der gerne følges op på. I den anledning har vi her i fonden flere tiltag i støbeskeen. Et af dem er at sætte fokus på, hvorledes en ansøgning til UNESCO egentlig bliver til, og hvordan en sådan udnævnelse efterfølgende kan gavne miljøerne omkring klinkbygnings-traditionen her i landet. Det kommer vi til at gøre gennem tre planlagte arrangementer i 2022, hvor vi inviterer flere af initiativtagerne bag den danske indsats til at berette om forløbet og om det fællesnordiske samarbejde. Datoerne er ikke fastlagt endnu, men vi giver et præj i de næste numre af bladet her.

## Ansøgningsfrist lår

Som vanligt er 1. marts sidste frist for ansøgninger til fondens årlige uddeling af midler til restaurerings-projekter. I skrivende stund er der indløbet en håndfuld ansøgninger, så nu afventer vi slutspurten, her i dagene op imod fristens udløb. Vær opmærk-

som på, at der i år skal vedlægges en oversigt over hvilket vedligeholdelsesarbejde, der er foretaget gennem de foregående år op til ansøgningstidspunktet.

Vi har før opfordret til at komme i gang med at forberede ansøgningen i god tid inden fristens udløb. Det minder vi gerne om igen. At påbegynde forberedelsen til ansøgningen året før er ingen dårlig idé. Begynd med at informere sekretariatet om jeres planer, så vi kan nå at vejlede om selve ansøgningsprocessen, besigtige opgaverne på forhånd, og evt. få talt med værfterne inden de bliver bedt om at afgive tilbud.

Som bekendt har værfterne jo rygende travlt på den her tid af året. Derfor er det ikke hensigtsmæssigt at bede om besigtigelser og tilbud få dage før ansøgningsfristens udløb. Bådebyggerne ligger i forvejen vandret for at nå i mål med søsætninger og klargøring af fartøjerne og behøver derfor god tid til at regne på opgaverne.





## Nyt ansøgningsystem

Ud over ovennævnte, så ligger der måske også en ny udfordring og venter de, som gerne vil have en ansøgning afsted inden fristens udløb. Det handler om et nyt, digitalt ansøgningsystem.

I år i januar måned har vi brugt nogen dage på at lægge den nye digitale ansøgningsprocedure op på vores hjemmeside. Den opfordrer vi hermed alle ansøgere til at forsøge sig med. Systemet er helt nyt og er hentet ind på anbefaling fra andre fonde, som har erfaring med lignende systemer. Fordelen skulle gerne være, at alle dokumenter ankommer til sekretariatet elektronisk og dermed lettere kan behandles og lægges frem ved det årlige tildelelsesmøde.

Det skulle være et nogenlunde enkelt system at binde an med, men hvis nogen støder på forhindringer i selve ansøgningsprocessen, så sidder der folk klar i kulissen, som kan kontaktes online for hjælp og vejledning.

## Det politiske arbejde

Som før omtalt i TS-bladet, søger vi nye bevillinger fra finansloven til de bevaringsværdige skibe og til den maritime kulturarv. Det er i disse tider blevet en fast indslag i fondens dagligdag og det er der ikke noget odiøst i, det er nu engang sådan vores tildelelsessystem pt fungerer. Andre organisationer står i samme situation hvert år og må ligesom os allokere mange timer til arbejdet. Det skal nu ikke forhindre os i at påpege u hensigtsmæssigheden i systemet.

I 2020 landede vi i samarbejde med interesseorganisationer og politikere fra bl.a regeringens støttepartier, en bevilling over to år, på henholdsvis 3,5 mio. kroner i 2021 og 1,4 mio. for 2022. Det betyder så, at vi nu igen skal på banen og gerne hente nye bevillinger til årene fremover. Allerhelst f.eks. 3,5 mio. over en længerevarende periode, sådan som fonden tidligere er lykkedes med. Det ville betyde, at mange flere ressourcer kunne benyttes til skibsbevaring og det vil vi gerne slå et stort slag for kommer til at ske.

Fra politikere hører vi ofte, det kunne være en idé i at gå sammen med andre "ligesindede" og fremlægge en samlet anmodning om støtte til den sejlede kulturarv. Det kunne være en vej at gå og det er også den model, der til eksempel anvendes i Norge. Her afsætter staten hvert år et større samlet beløb til sikring af de beva-



ringsværdige fartøjer, de håndværk som er relateret dertil og de mange kystkulturmiljøer, der til sammen udgør Norges maritime kulturminde. Bevillingerne er resultatet af en samlet indsats blandt mange af de organisationer, der beskæftiger sig med bevaringen af den sejlede kulturarv. Koordineringen af den indsats bør kunne inspirere os til noget lignende i Danmark.

## Restaurering og vedligehold

Pt. er en lang række restaurerings- eller istandsættelsesprojekter i gang med støtte fra Skibsbevaringsfonden. Mange af dem er inde i en god gænge, mens andre er stødt på ret så ubehagelige overraskelser undervejs. Oftest er det i form af uforudsete rådgreb, på steder som ikke er umiddelbart, har været tilgængelige under den forudgående inspektion.

I langt de fleste tilfælde handler det om rådgreb ude i og under skandækket, i bjælkeender og vægere, i støtterne og de øverste dele af spanter og planker i fribordet. Meget af dårligdommen kommer sig af manglende, løbende vedligehold af nådderne i skandækket, særligt rundt om støtterne.

Hvis skanseklædningen er af nogenlunde højde, er der rimelig adkomst til at slå støtten på tre af siderne. Derimod kan det være

ret så vanskeligt at komme til at slå på ydersiden af støtten, med mindre nederste rang i skanseklædning tages ud. Og det er langt fra altid, det sker, så det risikerer man at betale prisen for. I bedste fald, altså. I værste fald er resultatet omkostninger, som ikke er til at betale sig fra. Et tæt dæk kan man forholde sig til, fordi lækager som regel mærkes eller ses med det blotte øje om læ. Anderledes forholder det sig ude i borde, bag vægerne, gearringen og mellem spanterne. Her er der risici for både svamp og angreb af bolværksbiller, der gerne boltrer sig i det fugtige miljø, som manglende kalfatring afstedkommer. I disse områder er der ikke mange muligheder for at opdage lækager, før de store skader viser sig.

Så lige præcis kalfatring på ydersiden af støtterne er nok et af de dyreste områder at spare væk i vedligeholdsrutinerne. En særlig fokuseret indsats netop her, kan spare en for mange ubehageligheder i sidste ende.

Et andet vigtigt indsatsområde er beddingssætningen, som først og fremmest er nødvendig for at få udskiftet de dårlige spiger, at gå nådder efter og slå de løse steder og ikke mindst at holde bunden med primer og bundmaling. Hvis ikke overfladen lukkes af med overfladebehandling, er der ikke langt til besøg af pæleormene, som ikke skåner nogen, når først de får fat.

### **Fartøjer under restaurering**

En god del fartøjer restaureres og istandsættes pt. med midler fra bl.a. Skibsbevaringsfonden. Vi når vi ikke rundt om dem alle,



men et par stykker af dem vil vi gerne præsentere her: I København er ELISE, paketbåden fra det Sydfynske Øhav, nu godt på vej efter en aldeles omfattende og grundig restaurering på Niels Stummans bådebyggeri. Det er en bekostelig affære, som undervejs har krævet en del justeringer i restaureringsplanen. Til gengæld bliver resultatet så også et virkelig sundt skib fra mast til køl. Finansieringen er bragt til veje ved en ihærdig indsamlingskampagne blandt private fonde og sponsorer. Læs mere om restaureringen og båden her: <https://www.jagtenelise.dk/>

Et andet sted hvor der også bliver gået til makronerne er på Bønnerup Strand Skibs- og Bådebyggeri, hvor ålekvasen RIGMOR gennemgår en større istandsættelse. Her har foreningen bag fartøjet kastet sig ud i en større levetidsforlængelse, som på forhånd har været nøje beskrevet i en restaureringsplan. Også her har projektet grebet om sig og krævet tilpasninger i fremdriftsplanen. Alligevel er det på imponerende vis lykkedes foreningen at skaffe finansiering på samme vis som nævnt ovenfor. Følg projektet på foreningens facebookside: <https://www.facebook.com/rigmor-svenner>

### **Gaffelrig-seminaret**

Præsentation og afvikling af det nordiske gaffelrig-seminar i Danmark har ladet vente på sig i flere år, men mon ikke det lykkes i tredje omgang at få det afviklet? Lillebælt Værftet står i alle fald igen i år klar til at hjælpe arrangørerne igennem den praktiske del af arrangementet. Belært af de seneste års erfaringer med usikkerheden omkring coronaen, stilles der dog ingen garantier afviklingen, men skabelonen fra sidste års program ligger klar til at hente frem, når der er udsigt til bedre tider og grønt lys for afholdelse i september 2022.

*SBF/Horsens/januar2022/john walsted*

Billederne er af jagten ELISE, der lige nu restaureres på Niels Stummans værft i Nordhavnen.

Hvis man ønsker en omvisning på projektet, skal man kontakte foreningen.

# Protestsejlads i Københavns Havn

Eric Erichsen

## Slam jer

Under parolen SLAM JER deltog over 100 fartøjer lørdag den 15. januar i sejlads for at protestere mod dumpning af forurenet jord i Køge Bugt.

Til efteråret bliver der, hvis ikke Folketinget sætter projektet i bero for tilbundsgående undersøgelser, en anderledes indsejling til Københavns Havn og til Nyhavns Veteranskibshavn, som er TS-frihavn. Lynetteløbet lukker for altid, og fremover skal Kronløbet benyttes.

Det hele er et led i anlæggelse af Lynetteholm, en kunstig halvø, som skal bygges ude foran søfæstningen Trekroner.

skal køre 700 tunge lastbiler i døgnet med forurenet jord for opfyld af Lynetteholm, det skal de gøre i 30 år!

Om 50-70 år vil byggeriet stå færdigt med bopæl for 35.000 nye københavnere og lige så mange arbejdspladser, siger By og Havn.

Mange føler, at det hele er krænget ned over hovedet på byens borgere, uden at de er blevet spurgt. Derfor er der også mange protester.

En af dem er imod slam i Køge Bugt, som nu bliver gravet op fra havbunden, hvor Lynetteholm skal ligge. Slammet indeholder tungmetaller og andre giftigheder som man klapper ud i bugten til fare for fisk, og planter og i sidste ende mennesker.



## Rødt lys

Halvøen, der får en omkreds af 7 km i forlængelse af Refshalesøen, ændrer for steds billedet af Københavns Havn. Indsejlingsforholdene bliver kraftigt forringet og farlige på grund af øget trafik, når erhvervs- og fritidssejlere skal deles om Kronløbet. Oslobåden, krydstogtskibene og fritidssejlere i en pærevælling med turbåde og havkajakker.

Der vil komme lysregulering for fritidsfartøjer, som ikke endnu er nærmere defineret.

Samtidigt bliver lystbådehavnen, Margretheholms Havn, der også er TS-havn, lukket af i hverdagene med en bro, hvor der



*Man kan læse mere om det hele på Facebook i gruppen: Stop Lynetteholm!*



# Sønderho Verdensthavn

Bjarne Kiholm

*Niels Duus i Fanø Ugeblad i august 2007*

Med tårer i øjenkrogene var vi nogle, der med undren så en hollandsk kuf komme flydende gennem hullet i den sydveste ende af indsejlingen til Sønderho havn. Med kattede sejl kom den med kun med få centimeter under kølen sejlede, som den første af større skibe i 21 år.

Kattede sejl betyder at sejlene, når de sejler mod vinden, trækkes op med bommen og så løsner man pikfaldet og sejlet reduceres til en tredjedel. Denne manøvre er hollænderne mestre i, når

de skal under en af deres mange broer, der ikke kan lukkes op, kan den dygtige skipper alene på opskuddet komme igennem med masten i 30 graders hældning.



Sidste år kunne også FULTON sejle til Sønderho

Foto: Jens Jørgensen

Skipperen på EBENHAEZER, som jeg tror skibet hed, var en lille spinkel mand, men en djævel af e sømand. Sejler af princip kun de steder hen, som på forhånd er dømt »sejlads ikke mulig«, men en sådan udfordring kan skipperen på den flydende hatteæske, der næsten kan flyde på morgenduggen, ikke modstå at prøve. Således blev der sagt man ikke kunne komme op til Ribe by, men skipperen kendte manøveren fra Holland og sejlede under broen med fløjknappen skrabende hen under broen. Sådan!!

Sønderho havn kommer du ikke ind i, men heldigvis hører man ikke efter. Det gode ved den ulydighed straffes med, han må blive i Sønderho, de næste tolv timer!

Vi, med gammelmandstårer i krogene, mindedes 1957 pinsen - 50 år tilbage, da mange roere - kvinder som mænd, roede ned og holdt pinse på engen, herlig sommer, som de jo var det dengang. Øl,

piger, musik, op til Maren til pinsebal, hvad mere kan man ønske som tre og tyveårig. Er det så underligt, at man bliver glad over at se at tingene ser ud til, at vi igen om føje tid kan se både ligge og vugge neden for »Børsen«.

**Bjarne Kiholm fortsætter**

### **Sønderho og Ribe har fælles maritim historie**

Og som Niels skriver, kom vi lige fra anløb af Ribe havn, hvorefter arbejdet med at få udskiftet vejbroen vest om byen med en oplukkelig bro for alvor gik i gang, men det er en anden historie. Og dog. Sønderho og Ribe har meget maritim historie til fælles.

Efter denne kickstart og kolossale opmærksomhed ved vores anløb med Hollænderen gav - så var grobunden lagt for Foreningen Sønderho Havn, med Robert og Mogens, som de lokale ildsjæle. Det store sømærke, som blev genrejst i Sønderho er også deres værk. De blev så tromlet af bureaukratiet, men andre tog heldigvis over.

At opgrave og vedligeholde en tidevands rende/ havn i det danske vadehav, skulle herefter vise sig at blive endda overordentligt svært at få lov til.

Det var faktisk, som om at staten og en stor naturorganisation åbenbart følte, det var deres lod at forhindre Sønderhos havn vedligehold og uddybning. Heldigvis havde vi vedholdende folk i bestyrelsen med en overordentlig stor tålmodighed og arbejdskraft, samt os der lavede felt arbejdet med bogstaveligt, at gennemtrave hele

området og måle dybder, vandskel m.m. på den ca. 4 km. Lange strækning nordpå til Lundvigløb.

### **10 års arbejde**

Og tænke sig til sidst, efter 10 års arbejde og opfyldelse af alle påtænkte forhindringer, så fandt modstanderne pludselig ud af, at kunne vi ikke bevise renden (Slagters lo) havde været afmærket op i nyere tid – så fik vi

ingen tilladelse. Katastrofe - vi havde da brugt et par millioner på at opfylde selv de mest tåbelige krav, som kun kan udtænkes bag et skrivebord af teoretiker – sådan tænker vi tit herovre. Men heldigvis havde jeg gemt nogle af de søkort, jeg lavede først i firserne, hvor Slagters lo var afmærket – arbejdet kunne igangsættes.



*REBEKKA af Nordby i Sønder Ho.*

*Foto: Bjarne Kiholm*



Planen var, at der skulle oprenses til en dybde af 2 m. ved kvote 0 og i 20 m. bredde, men ak endnu mange besværligheder og skrivebordsarbejde, men fremad gik det og juni måned 2021, kunne vi så endelig holde genindvielse af Sønderho havn – Jubii.

### **En festlig dag**

Det blev virkelig igen en festlig dag, med alt hvad der hører til når Fanø fester – taler/dragter/ spillemandsmusik og 500 glade mennesker. Vi sejlede over og hjalp/lodsede Rebekka fra Nordby ind,

ikke et øje tørt. Så efter besværlige år og uendelig tålmodighed/ vedholdenhed fra bestyrelsen og andre frivillige, kan Sønderho nu igen anløbes og dybden ind på almindeligt højvande er ca. 1,2m. Renden er afmærket og kostene skal følges tæt.

### **Velkommen alle sammen**

Nu arbejdes der så på øen med at få Sønderho diget forstærket, og til det kunne vi naturligt uddybe renden yderligere og bruge det til forstærkningen, men sandelig om ikke

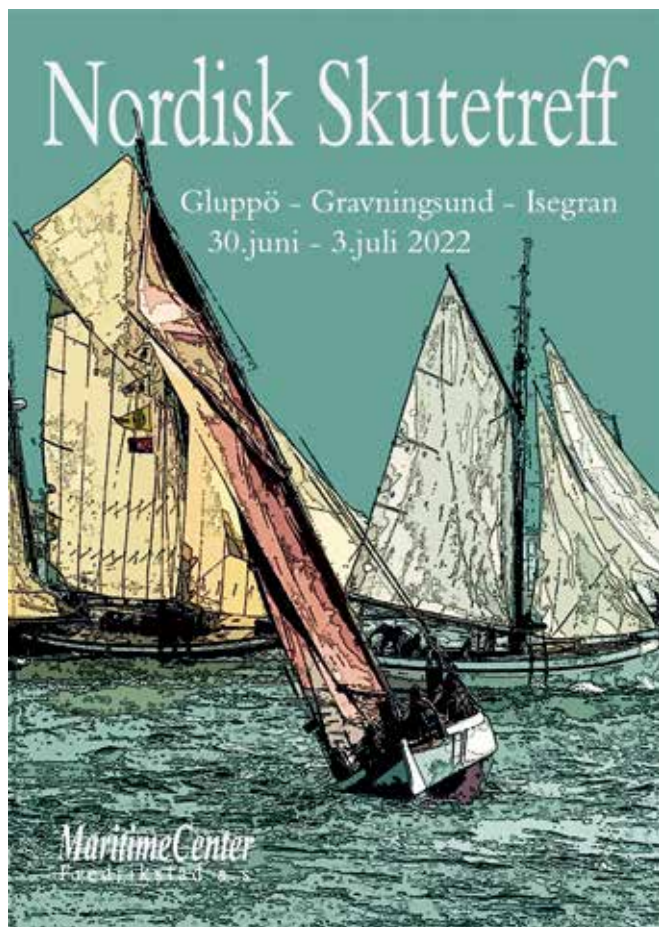
nogen igen prøver at spærre for dette med at kræve sandet m.m. hentet fra fastlandet og sejles herover, men vi håber inderligt at Sønderho får sit dige og havnen bliver endnu bedre sejlbare – så velkommen alle sammen. Bare ring til Christian havnefoged han hjælper gerne eller mig ved Kammerslusen så kan I også få viden om anløb af Knudedyb. I oktober var igen inde midt mellem Kammerslusen og Sønderho – tak Jakob.T.V. Fanø lavede fin udsendelse, da vi sejlede Hollænderen ind og mere kan ses på Sønderho havns hjemmeside.



*Herligt hvis man igen kan sejle helt ind til Danmarks ældste by.  
(Ribe fejrede 1300 års jubilæum i 2010)*

*Foto: Jens Riise*





## Lavvandet



### *Redaktøren er på udkig*

*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*

### **Nye maritime bøger**

Lars Borberg & Troels Tejlgaard

**Gøl - båden, der vendte tilbage til sin ø**

100 sider, 175 billeder, a4 format, indbundet

175 kr

[www.goelbaaden.dk](http://www.goelbaaden.dk)



# TS byder **ny- og genoptagne** fartøjer velkommen



*CARAMBA, Nyhavn, Jagt, bygget i Gilleleje 1910,  
6 BTR. Jimmy Andersen, 21658375*



*GULDBORGSUND, Hundested, Hajkutter, bygget i Vesterø –  
Læsø, 1905, 12 BTR. Peter Heldager, 29615525*



*ESPINA EHLERS, Middelfart, Postbåd, bygget i Hou,  
1951, 9 BTR. Chris Domino Larsen,*





*JOHANNE, Nakskov, Skonnert bygget i Svendborg, 1895,  
49,92 BRT. Rederiet Skonnerten JOHANNE ApS, Nakskov, 40382436*



*MAHEO, Aarhus, Colin Archer;bygget i Aarhus, 1992,  
15,9 BRT.  
Michael Fryland, 24250196*



*NYSTRØM, Spodsbjerg, fiskekutter;bygget i Ærøskø-  
bing, 1961, 6,3 BRT. Bettina Bitsch, 50107380*



*ROSALINE, Fåborg, sildebåd, bygget i Agedrup, 1980-1987, 8 BTR.  
Jesper Stavnsager Fribo, 22315953*



De støtter TS:



## Navnestandere

Foråret nærmer sig og det er tid til at tænke på ny navnestander. Ring eller skriv og få et tilbud på din nye navnestander.



Henvendelse:

**Asta Graunbøl.**

28526326. [astagraunboel@gmail.com](mailto: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 krængningsprøver 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, andre skibskonulentfirmaer, forsikringsselskaber m.fl.

Jagtvej 8  
DK-5960 Marstal

Pho.: +45 6253 3720  
Mob.: +45 4037 3720  
Email: [jkr@mail.dk](mailto:jkr@mail.dk)

## SEJLMAGER HANSENS EFTF. APS.

Helle Barner Jespersen  
Herluf Trolles Gade 3 kld  
1052 København

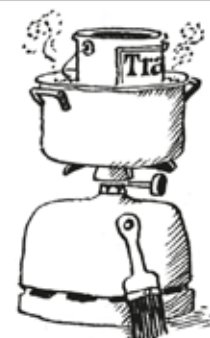
33 15 43 48  
[sejlmagerhansen.dk](mailto:sejlmagerhansen.dk)  
[info@sejlmagerhansen.dk](mailto:info@sejlmagerhansen.dk)

## 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](http://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](http://www.tuchwerkstatt.de)



## C.J. skibs- & bådebyggeri ApS

Havnevej 15 – DK 6320 Egersund  
Tlf.: +45 74 440930  
E-mail [c-jonsson@mail.dk](mailto:c-jonsson@mail.dk)  
[www.cj-skibsbyggeri.dk](http://www.cj-skibsbyggeri.dk)

Vi giver gerne uforpligtende tilbud  
på såvel små som store opgaver

MIDDELFART  
Skibs & Bådebyggeri  
v/Bådebygger Chris Domino Larsen  
TLF. 22882764

Lillebæltværftet | Havnegade 98 | 5500 Middelfart  
Email: [chris@isabelogchris.dk](mailto:chris@isabelogchris.dk) | Cvr. 34 36 40 52



## Sundshøj Trævarefabrik & Bådebyggeri

Vi kan tilbyde, langtidslagret Dansk Eg, Lærk, Elm, Ask  
og mange andre træsorter.  
Fra eget savværk, som kører via vores egen vindmølle.

Kalmarbrædder (ukantskârne) brædder og tømmer på mål,  
til udvendig og indvendig beklædning samt bindingsværk  
lagret i 5 -10 år af Dansk Eg.

Desuden tilbyder vi, svampe og råddræber Blackwarnis  
finsktjære. Kultjære til at smøre beton bundrem.

**Kontakt:** Sundshøj Trævarefabrik & Bådebyggeri  
Hovedvejen 66 – 5771 Stenstrup  
**Email:** [arne.wahl@mail.dk](mailto:arne.wahl@mail.dk)  
**Tlf.:** +45 62 26 30 30

**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: Ole Vistrup, Stjernegade 20 E, 1., 3000 Helsingør  
 Næstformand: Mette Brask, Parallelvej 20 A, 2. th., 3070 Snekkersten  
 Konstitueret kasserer/bestyrelsesmedlem Anne Svendsen, Slotsgade 12, 4880 Nysted  
 Bestyrelsesmedlem: Mathilde Højrup, Fyrrestien 5, 9690 Fjerritslev  
 Bestyrelsesmedlem: Preben Glud, Skibbroen 29, 1., 6760 Ribe  
 Bestyrelsesmedlem: Christopher Malmos, Træskibshavnen 210, 8000 Århus C  
 Bestyrelsesmedlem: Morten Milthers, Odensegade 26, st. mf., 2100 København Ø  
 Bestyrelsesmedlem: Christian Dyrlov, Kjærsvvej 53, 4220 Korsør  
 Bestyrelsesmedlem: Geert Bilander, Gærdesmuttevej 7, 8400 Ebeltoft  
 Suppleant: Henning Thøgersen, Højbovej 11, 7620 Lemvig  
 Revisor: Stig Löf, Søstræde 9, 3000 Helsingør  
 Revisorsuppleant: Egon Hansen, Engbjerget 4, 4300 Holbæk

21 26 62 30  
 60 58 11 38  
 21 44 50 68  
 60 44 58 80  
 40 20 12 32  
 60 19 80 15  
 20 99 59 77  
 25 42 00 57  
 28 26 50 23  
 30 97 03 30  
 53 69 14 90  
 21 48 71 59

formand@ts-skib.dk  
 mettebrask@hotmail.com  
 kasserer@ts-skib.dk / anneinysted@mail.dk  
 mathildehoejrups@gmail.com  
 pbglud@mail.dk  
 chris.malmos@gmail.com  
 morten@milthers.dk  
 cdm@fgusv.dk  
 geert.bilander@gmail.com  
 gefion401@live.dk  
 stig.lof@outlook.dk  
 egonhansen@mail.dk

**TS-LOKALFOLK:****Nordstjylland:**

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@nordiskejlads.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

kimrusseljensen@hotmail.com  
 haathope@icloud.com  
 bkiholm@c.dk  
 mikkelleikleist@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, Kjærsvvej 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, Engbjerget 4, 4300 Holbæk  
 Preben Glud, Skibbroen 29, 1., 6760 Ribe

21 48 71 59  
 40 20 12 32

egonhansen@mail.dk  
 pbglud@mail.dk

**REPRÆSENTANT I EMH:**

Mathilde H. Autzen, Fyrrestien 5, 9690 Fjerritslev

60 44 58 80

mathildehoejrups@gmail.com

**FORSIKRING:**

Søassurancen Danmark Skolegade 1 - 5960 Marstal

63 55 55 52

jll@soassurancen.dk



# Aktivitetskalender 2022

Skriv til [formand@ts-skib.dk](mailto:formand@ts-skib.dk) hvis dit arrangement mangler på listen.  
Ændringer forekommer - listen opdateres løbende.

## JANUAR

22. Medlemsmøde Vestjylland

[www.ts-skib.dk/vestkysten](http://www.ts-skib.dk/vestkysten)

## FEBRUAR

12.- 13. Kursus: Teakdæk

[www.baadebygningsskurser.dk/teakdaek/](http://www.baadebygningsskurser.dk/teakdaek/)

19.- 20. Kursus: Overfræser, grundlæggende

[www.baadebygningsskurser.dk/overfraeser-grundlaeggende/](http://www.baadebygningsskurser.dk/overfraeser-grundlaeggende/)

## MARTS

05.- 06. TS-landsmedlemsmøde i Esbjerg/Ribe (Overnatning i Ribe)

info på vej

## APRIL

## MAJ

20.- 22. Maritimhistorisk konference, sidesporet, Holbæk

[www.maritimkontakt.home.blog/](http://www.maritimkontakt.home.blog/)

25.- 26. Georg Stages 140 års jubilæum, København

[www.georgstage.dk](http://www.georgstage.dk)

28. Rumregatta, Flensburg

[www.relaunch.museumshafen-flensburg.de/de/rum-regatta](http://www.relaunch.museumshafen-flensburg.de/de/rum-regatta)

## JUNI

03.- 06. TS pinsestævne, Korsør

info på vej

05. TS-generalforsamling, Korsør

info på vej

29.- 02. Nordisk Skutetreff, Gluppö, Sverige

[www.facebook.com/Nordisk-Skuttraeff-1036541876517231/](https://www.facebook.com/Nordisk-Skuttraeff-1036541876517231/)

## JULI

03.- 10. Vinden Drar, Ejby Havn

[www.vinden-drar.org](http://www.vinden-drar.org)

23.- 29. Sejladsen Fyn Rundt, Bogense

[www.fyn-rundt.dk](http://www.fyn-rundt.dk)

## AUGUST

06.- 09. Hajkutter festival

[www.hajkutter.dk](http://www.hajkutter.dk)

10. Hajkutter regatta Nysted-Rostock

[www.hajkutter.dk](http://www.hajkutter.dk)

## SEPTEMBER

12.- 17. Sejladsen Limfjorden Rundt, Løgstør

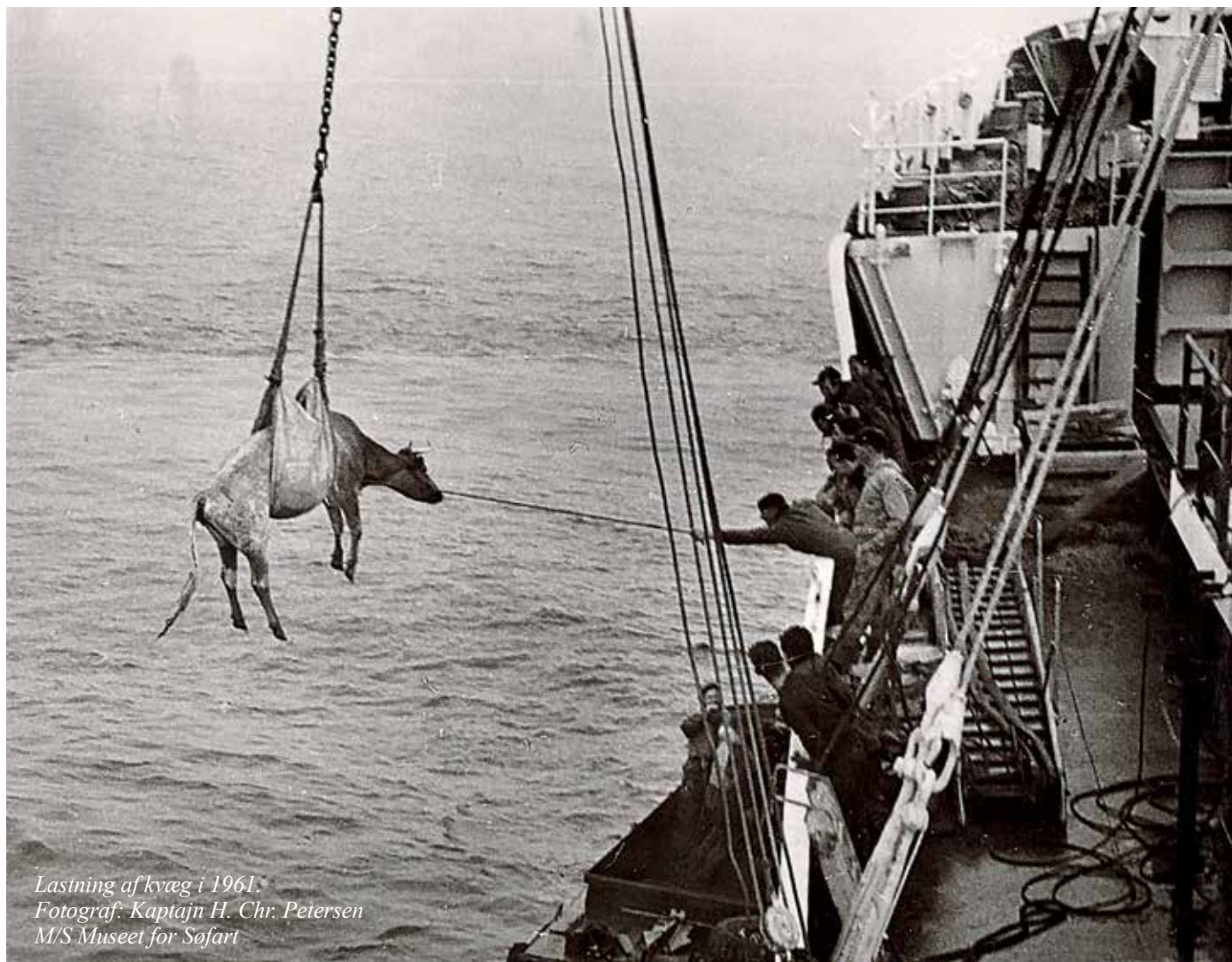
[www.limfjordenrundt.dk](http://www.limfjordenrundt.dk)

## OKTOBER

## NOVEMBER

## DECEMBER

*Foto: Andrea Gotved*



*Lastning af kvæg i 1961.  
Fotograf: Kaptajn H. Chr. Petersen  
M/S Museet for Søfart*