

**April 2010**

Årgang 39 nr. 2

ISSN 0905-1635

# T S

## **TRÆSKIBS SAMMENSLUTNINGEN**

**LANDSFORENINGEN TIL BEVARELSE AF ÆLDRE BRUGSFARTØJER**



*Odden Havn, forår 2010. Foto: Flemming Olsen*

**REDAKTIONEN:**

Redaktør	Andrea Gotved, Viborggade 74, 2. th., 2100 Ø	2275 5135	andrea@ts-skib.dk
Grafiker	Jesper Rossing, Nøjsomhedsvej 15, st. tv., 2100 Ø	2033 9162	grafik@ts-skib.dk
Jollestof	Ulf Brammer, Møllehaven 44, 4300 Holbæk	5945 1015 / 2589 1080	ulf-brammer@youmail.dk
Annoncer	Se under sekretariatet næste side		

**TRÆSKIBS SAMMENSLUTNINGENS BESTYRELSE:**

Formand	Poul-Erik Clausen, Karetmagerstien 3, 8400 Ebeltoft	8634 2688 / 2339 3123	arkitekten@softhome.net
Næstformand	Nis-Edwin List-Petersen, Mølløvænget 19, Hostrupskov, 6200 Aabenraa,	4017 6132	nis-edwin@list-petersen.dk
Kasserer	Egon Hansen, Engbjergget 4, 4300 Holbæk	2148 7159	kasserer@ts-skib.dk
Best. medlem	Alexander Feirup, Søndergade 57, 7620 Lemvig	2484 2646	alexander@ts-skib.dk
Best. medlem	Jørn Hansen, Kirkevej 14, Strynø, 5900 Rudkøbing	2140 0374	joernhansen@mailcity.com
Best. medlem	Gert Iversen, Havebyen Mozart 34, 2450 SV	2016 1089	gertiversen@comxnet.dk
Best. medlem	Ole Brauner, Eskjærsvej 10, 7800 Skive	9753 1331	administration@skivephs.dk
1. suppleant	Karsten Heide, Dalbyvej 35, Nr. Dalby, 4140 Borup	2042 9058	karstenheide@mail.dk
2. suppleant	Jens Glinvad, Provstskovvej 9, 5500 Middelfart	6440 1877	jgsnug@profibermail.dk
Revisor	Kirsten Hjort, Løjtoftevej 189, 4900 Nakskov	4156 9013	k.hjort@os.dk
Revisor. supp.	Sv. Erik Haase, Hvidtjørnen 44, 2791 Dragør	3253 4143	

**TS-LOKALFOLK:**

Nordjylland	Bo Rosbjerg, FDF, Vestre Fjordvej 67, 9000 Aalborg	9813 2957	br@math.aau.dk
Djursland	Torben Kirkegaard, Silkehalevej 18, 8400 Ebeltoft	8634 4881 / 6129 4881	t.kirkegaard@mail.dk
Limfjorden	Karl O. Tousgaard, Stenøre 16, Stenøre, 7884 Fur	9759 7300 / 5118 4354	tousgaard.fur@fibermail.dk
Vestkysten	Svend Lykke, Sandgade 9, 9850 Hirtshals	9897 7173	anette.niebuhr@hjoerring.dk
Østjylland	Poul Erik Bugge, Hvidbjergvej 16, Ølsted, 8380 Trige	8624 2440 / 2143 2296	bugge@buggetermografi.dk
Sønderjylland	Maria Heebøll, Jormorvej 11, 6100 Haderslev	7458 4124 / 2143 4214	heeboell@email.dk
Østfyn	Kristian Fribo, Fiskergade 38, 5300 Kerteminde	6532 3966 / 2169 6455	fribo@stofanet.dk
Vestfyn	Jens Glindvad, Provstskovvej 9, 5500 Middelfart	6440 1877	jgsnug@profibermail.dk
Sydfyn	Peter Ladefoged, Strandvejen 61a, 5720 V. Skerninge	2947 4321	friluftshajen@live.dk
Nordsjælland	Ingelise Brandt, Krondrevet 36, 3140 Aalsgaarde	4970 8509	ingelise@brandt.mail.dk
Vestsjælland	Flemming Olsen, Hallenslevvej 31, 4281 Gørlev	5885 5446 / 60921504	kirst.mik.flem@mail.tele.dk
Lolland	Benny Jacobsen, Løjtoftevej 3, 4900 Nakskov	2823 4018	galley@nakskovnet.dk
Isefjord	Henning Sanderhof, Sleipners Plads 5, 3650 Ølstykke	4717 9341 / 2449 0779	hejesoka@hus.dk
Køge Bugt	Peter Holger Nielsen, Vænget 4, Hastrup, 4600 Køge	5665 0636 / 3022 1298	veritas5pak@live.dk
Kbh. Chr. havn	Anvar Tollan, Overgaden Oven Vandet 44, st. 1415 K	3254 3853	anvar@post.tdcadsl.dk
Kbh. Nyhavn	Eric Erichsen, Knapmagerstien 30, 2300 S	4085 6017	ere@tib.dk
Bornholm	Poul Forum Sørensen, Grønnegade 3, 3700 Rønne	56954414 / 2993 5695	pfs@traebaade.dk

**REPRÆSENTANTER I SKIBSBEVARINGSFONDEN:**

Egon Hansen, Engbjergget 4, 4300 Holbæk	2148 7159	kasserer@ts-skib.dk
John Walsted, Dråby Bygade 10 B, 8400 Ebeltoft		jvw@fregatten-jylland.dk

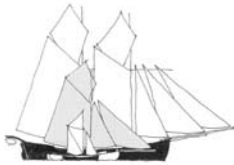
**REPRÆSENTANTER I EMH** Nis-Edwin List-Petersen (se næstformanden)**REPRÆSENTANT I TRÆSKIBENES FOND** Nis-Edwin List-Petersen (se næstformanden)

**FORSIKRING** Dansk System Assurance 3379 6060

**KONSULENTER:**

Restaurering:	Skibsbevaringsfonden, Skovhusevej 35, 4720 Præstø	5599 9518	(hverdage 8 - 16)
Sejl og rig:	Harry Randa, Narviksgade 11, 8200 Århus N	8616 8184	

# TS



## TS-sekretariatet

v/Lisbeth Møller Andersen  
Postbox 146, 5700 Svendborg  
Telefon: 7023 4049  
e-mail: sek@ts-skib.dk

Ekspedition af alle annoncer - dvs. medlemsannoncer (vises i bladet kun som en henvisning til hjemmesiden) og betalingsannoncer.

## TS-hjemmeside: [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk)

Webredaktør: Andrea Gotved  
(se redaktionen side 2)

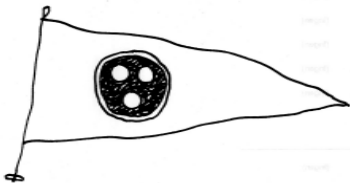
## Medlemskontingent for 2010, kr. 350, - Ungdomskontingent u. 25 år, kr. 150, -

Alle interesserede kan blive medlem. Benyt indmeldelsesformularen på hjemmesiden. Foruden medlemskontingentet betales kontingent for fartøjer, der er optaget på fartøjslisten som flg:

- Joller og åbne både under 2 BRT kr. 0, -
- Fartøjer mellem 2 og 13, 9 BRT kr. 300, -
- Fartøjer mellem 14 og 19, 9 BRT kr. 600, -
- Fartøjer mellem 20 og 49, 9 BRT kr. 900, -
- Fartøjer over 50 BRT kr. 1200, -

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

**Deadline til blad 3 er 25. maj 2010**



## Leder

Så er foråret endelig på vej, og jeg håber I har fundet jeres skibe under den nu smeltede sne. Mange er godt i gang med klargøringen, mange har været i gang længe, og der er sikkert mange der nu planlægger hvilke projekter, der skal klares i dette forår. Herfra krydses der fingre for at så mange som muligt er kommet igennem vinteren og krisen med skindet på næsen, så vi igen ses på vandet.

Vi vil jo gerne bringe nogle flere artikler om vedligeholdelse, så tag kameraet med og skriv et par ord om projektet. Det behøver ikke være lange faglige afhandlinger, men de er også velkomne. Det kunne være en sjov/svær/anderledes detalje eller forløb I kunne have lyst til at dele – så kom endelig med det!

Den opmærksomme læser vil bemærke at der ikke er nogle af Svens smukke tegninger af de nyoptagne fartøjer. Det er ikke fordi de er glemt, men jeg har valgt at skyde dem til næste blad for i stedet at gøre plads til flere invitationer – det er jo lige årstiden!

Jeg håber I alle får et dejligt forår med alt hvad det nu bringer – vi ses i Århus.

Andrea Gotved

# Skibsbevaring i fokus

*Af Poul-Erik Clausen, formand*

Et velbesøgt medlemsmøde i Odden Havn ligger bag os og jeg siger tak til alle, som har bidraget til, at dette møde blev en succes. I forbindelse med Oddenmødet har vi holdt bestyrelsesmøde og drøftet, hvordan vi kommer videre med de ting jeg nævnte i februarbladet.

Her er det – ikke mindst foranlediget af den nuværende økonomiske krise, men også pga. vores træskibsflådes voksende alder – skibsbevaringen der skal sættes i focus. Bestyrelsen har konkluderet, at det er nødvendigt, at intensivere samarbejdet om bevarelsen af de ældre brugsfartøjer TS og Skibsbevaringsfonden imellem, og har derfor besluttet, at den ene af de to TS-repræsentanter i Skibsbevaringsfondens bestyrelse skal være et medlem af TSbestyrelsen.

Det bliver TS-kasserer Egon Hansen, der overtager den post, som hidtil var varetaget af Jens Poulsen fra Assens. På vegne af TS – bestyrelsen har jeg udtrykt min tak til Jens for den ildhu og det engagement, som han i mange år har lagt i sit arbejde for TS i Skibsbevaringsfonden. Og jeg har derudover ytret mit håb og mit ønske, at vi fremover på andre områder kan nyde godt af hans store engagement i træskibenes sag.

Den maritime kulturarv og her specielt den sejlende kulturarv tåler ingen økonomisk kompromi m.h.p. bevarelsen. Vi skal derfor gøre en ihærdig indsats for at få politikkerne til at forøge de midler, der stilles til rådighed. Det er ikke nok med søndags-taler om den fantastiske danske maritime kulturarv. Der skal kød til suppen og dermed andre rundstykker på bordet.

Poul-Erik Clausen

# Indkaldelse til generalforsamling

**Pinsesøndag, den 23. maj 2010, kl. 10:00 i Århus**

## **Dagsorden iflg. vedtægterne:**

1. Valg af dirigent
2. Beretning
3. Regnskab
4. Indkomne forslag
5. Fastsættelse af kontingent
6. Valg til bestyrelse i henh. t § 7
7. Eventuelt

## **På valg er:**

Formand: Poul-Erik Clausen

Bestyrelsesmedlemmer: Gert Iversen og Ole Brauner

2 bestyrelsessuppleanter: Karsten Heide og Jens Glinvad

Revisor: Kirsten Hjort

Revisorsuppleant: Svend Erik Haase

Godkendelse af lokalfolk.

Følg også med på [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk).

# Rådmandens velkomst

af Marc Perera Christensen



I TS – Træskibs Sammenslutnings blad i anledning af TS's Pinsestævne i Århus 21-23. Maj 2010 på Århus havn

Velkommen til Århus og Århus havn!

Ved anduvning af Århus har I givet bemærket de store kraner, tanke, siloer, terminaler og de mange containerskibe og Mols-Liniens færger. Århus havn er da også en af Danmarks største erhvervshavne samtidig med, at der rundt omkring Århus bugten findes mange lystbådehavne, marinaer og en af landets største træskibshavne.

En særlig velkomst til TS Træskibs Sammenslutningens fartøjer og mandskaber, der i Pinsen 2010 vil pryde Århus Bugten og bringe minder om den tid, da der kom flotte Sejlskibe til Århus og dermed trække tråden helt tilbage til Vikingetiden, hvor Århus blev grundlagt ved Åens udmunding – Aros – tæt ved Pier 1, hvor jeres træskibe er fortøjet under Pinsestævnet 2010.

Jeg håber, I vil få glæde af opholdet i Århus omkring Pier 1 – og ude på Bugten - men jeg skal også opfordre jer til lære byen at kende nærmere . Århus har meget at byde på. I er fortøjet få meter fra byens centrum – gå på oplevelser.

Jeg er også sikker på, at ”byens landkrabber” under jeres ”åbne skibe arrangement” vil søge ned omkring jeres fartøjer og holde øje med sejladsene på Århus Bugten. I kan forvente stor interesse for jeres aktiviteter både til lands og til vands.

Velkommen til Århus og Århus havn – jeg håber I vil få glæde og mange gode oplevelser under jeres Pinsestævne 2010.

Rådmand for Kultur og Borgerservice

Marc Perera Christensen

# Træskibsforeningen i Aarhus inviterer

Træskibsforeningen i Aarhus holder 25 års jubilæum fredag den 21. maj 2010.

Alle deltagere i Pinsestævnet 2010 i Århus er velkomne til at fejre Træskibsforeningen i Aarhus ved en fest i det store telt.

Aftenen starter kl 19.00, så de fleste skibe kan nå frem.

Spisning kl. 19.00 med forskellige indslag.  
Efter maden musikalsk underholdning ved orkestret "SKVULP".

KL 22.00 spilles op til dans til kl 01.00 og kl. 02.00 slutter festen.

Tilmelding kan foretages samtidig med tilmelding til TS-stævnet.

Hold øje med stævnet og tilmeld evt. på [www.tsa.dk](http://www.tsa.dk)



# Program for pinsestævne 2010 i Århus

## Fredag den 21. maj 2010

Skibene ankommer i løbet af dagen.

Husk at kontakte Århus havn på Vhf kanal 12 eller 16 før anløb af havnen, (evt. 86133266 )

19:00 - 02:00 Århus Træskibsforening's 25 års jubilæum fejres med fællesspisning og underholdning.

22:00 - 01:00 Partykiller spiller op til dans.

**Fremmødte TS'ere er velkomne, se tilmelding i på side 8**

## Lørdag den 22. maj 2010

08:00 - 09:30 Gratis morgenmad i festteltet.

10:00 Boder på havneområdet åbner.

11:00 Nye medlemmer mødes med TS formand på Brita Leth.

12:00 Officiel åbning ved havnedirektør Bjarne Mathiesen og TS formand Poul-Erik Clausen.

12:15 Skibsbevaringsfonden tildeler Historisk-Monument-status til 6 fartøjer

12:30 Skippermøde på Brita Leth.

13:00 Skibene afgår til eskadresejllads.

15:00 Skibene ankommer efter eskadresejllads, der er musik på kajen.

16:00 - 18:00 Åben skib, bla. afholder Skonnerten Martha af Vejle 110 år's jubilæum med en lille reception.

19:00 Skafning i festteltet og uddeling af præmier.

22:00 - 01:00 Radiodays spiller op til dans.

## Søndag den 23. maj 2010

08:00 - 09:30 Gratis morgenmad i festteltet.

10:00 Generalforsamling i festteltet, se indkaldelse i TS bladet nr.1 fra februar 2010

# Tilmelding til Pinsesestævne 2010

Dette skema bruges af alle som deltager, små og store fartøjer samt folk uden skib.

**Elektronisk tilmelding på [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk)**

eller til: Jørgen Bargisen, Forteledet 25 st.tv., 8240 Risskov

## Seneste tilmelding lørdag den 15. maj

Skibets navn	Hjemhavn:		Antal deltagere		
Skibstype	BRT:	LGD:	BRD:	Dybgang:	
Skippers navn:	Tlf:		Mobil:	Email:	
Forventet ankomst d.:			Antal sømil fra hjemhavn		
VHF ombord	Ja:	Nej:	Ønskes vand:	Ja	Nej

### For dem som ikke kommer ad søvejen og jollesejlere

Navn: \_\_\_\_\_

Jollens navn: \_\_\_\_\_

Skipper: \_\_\_\_\_

Arrangørerne kan desværre ikke sørge for overnatning, men kan foreslå City sleep-in som ligger lige over for skibene. [www.citysleep-in.dk](http://www.citysleep-in.dk). TS medlemmer som er tilsejlende i ikke TS skib finder vi også en havneplads til.

Antal spise billetter fredag á 85 kr. \_\_\_\_\_ STK.

Antal spise billetter lørdag á 150 kr. \_\_\_\_\_ STK.

\_\_\_\_\_ Ja tak, jeg vil som nyt medlem gerne deltage introduktionsmødet ombord på Brita Leth lørdag Kl. 11:00

# Træskibenes Fond

*Den efterfølgende redegørelse og indstilling har været forelagt og drøftet på TS – kolofonmødet i januar 2010. Deltagerne på kolofonmødet har tiltrådt bestyrelsens indstilling. Bestyrelsen indstiller til generalforsamlingen, at Træskibenes Fond ikke etableres, og at den i 2008 indbetalte stiftelseskapital tilbageføres til TS efter tillæg af indtægter og fradrag af udgifter.*

## Redegørelse

En ildsjæl, Per Hjort, skabte en vision om at tilføre vores sejlene maritime kulturarv flere penge til bevarelsesarbejdet.

Pengene skulle skaffes og administreres gennem en fond: Træskibenes Fond.

Pengene skulle skaffes fra private fonde, og skulle supplere de offentlige midler, som Skibsbevaringsfonden administrerer.

Desuden skulle der arbejdes for at skabe offentlig opbakning til bevarelsesarbejdet ved støttemedlemskaber af fonden.

En fundats blev udarbejdet.

TS tilsluttede sig visionen, og indskød fondens stiftelseskapital på kr. 250.000. Til gengæld ønskede TS, jf. fondens fundats, at sikre sig indflydelse på fondsbestyrelsens sammensætning og virke.

Der blev nedsat en bredtfaavnende og engageret bestyrelse.

Per Hjort og bestyrelsen trak i arbejdstøjet. Hvervefoldere, caps, muleposer og T-shirts til brug for PR-arbejdet og medlemshvervingen blev indkøbt, og fonden blev præsenteret for offentligheden ved pressemøde og reception i Nyhavn den 24. juni 2008.

Ved træskibsstævner, på biblioteker, ved husstandsomdeling, på virksomheder, i TS-lokalområder, blev tæt på 15.000 hvervefoldere uddelt. Det blev til 27 medlemmer.

Fonden søgte omkring 30 relevante fonde om støtte til bevarelsesarbejdet. Der var afslag fra alle.

Dog var en ansøgning formentlig medvirkende til, at Skibsbevaringsfonden fik tilført 3 mio. kroner.

Fondsbestyrelsen og TS revurderede situationen, og konstaterede, at det er Skibsbevaringsfonden, der kan tilvejebringe og administrere midler til bevarelse af vores sejlene maritime kulturarv.

Fondens fremtidige virke kunne tænkes drejet i retning af de landbaserede aktiviteter (Kystkultur), der også, - i form af beddinge, værfter, ”puslepladser” -, er grundlaget for bevarelsen af vores sejlene kulturarv.

Denne mulighed gav TS - generalforsamlingen i 2009 bestyrelsen mandat til at undersøge nærmere.

TS's bestyrelse, Fondens bestyrelse og Skibsbevaringsfonden har overvejet og sammen drøftet situationen.

Skibsbevaringsfonden kan skaffe og administrere penge både fra det offentlige og fra private fonde til bevarelse af skibene.

Advokater har set på fundatsen for Træskibenes fond og mulighederne for at ændre formålsparagraf og andre paragraffer. Det er i den forbindelse konstateret, at fonden i forhold til de offentlige myndigheder endnu ikke er etableret. Civilstyrelsen, der er øverste fondsmyndighed, har ikke kunnet godkende en fundats, der gav stifteren (TS) indflydelse på fondsbestyrelsens sammensætning og virke. Det er i strid med Fondslovens bestemmelser.

Hertil kommer, at en af myndighederne godkendt fonds stiftelseskapital er urørlig, og derfor ikke kan anvendes til bevarelsesarbejde m.v. Det er passiv kapital.

## Konklusion

Visionen skal fastholdes, men vejen til opfyldelse skal revurderes. De hidtidige anstrengelser gennem Træskibenes Fond står ikke mål med intention og forventninger.

Skibsbevaringsfonden skal gøre det, den er sat i verden for: Skaffe og administrere penge til bevarelse af den sejlene maritime kulturarv, - skibene.

TS skal bakke op om og støtte alle initiativer, der bidrager til både at bevare skibene og bevare de landbaserede aktiviteter, der knytter sig hertil.

Den passive fondskapital i Træskibenes Fond skal gøres aktiv, - pengene skal tilbage i TS's kasse, og Træskibenes Fond skal således ikke etableres.

## Indstilling

TS - bestyrelsen indstiller: at Træskibenes Fond ikke etableres, og at den indskudte stiftelseskapital tilbageføres til TS.

# TS ÅRSREGNSKAB 2009

## INDTÆGTER

Medlemskontingenter	kr.	283.950
Fartøjskontingenter	kr.	164.400
Salg af standere	kr.	0
Salg af annoncer	kr.	9.400
Andet salg	kr.	600
Legater og gaver	kr.	6.703
Portostøtte, Biblioteksstyrelsen	Kr.	28.383
Renteindtægter	kr.	7.372
<b>Indtægter, i alt</b>	<b>kr.</b>	<b>500.808</b>

## UDGIFTER

### Administration

Husleje	kr.	24.000
Drift af sekretariat	kr.	9.057
Kontorartikler	kr.	8.736
Tryksager	kr.	0
Porto	kr.	21.880
Tidskrifter	kr.	19.690
WEB-side + programudvikling	kr.	3.014
Annoncer	kr.	0
Kontingent til andre foreninger	kr.	22.539
Repræsentation	kr.	1.304
TS-årsmærkater	kr.	5.709
Gebyrer	kr.	3.084
Diverse	kr.	3.167
<b>Administration, i alt</b>	<b>kr.</b>	<b>122.180</b>

**Køb af standere** kr. 18.174

**Anskaffelser, - Edb-udstyr + PR-matr.** kr. 5.714

### Mødeudgifter

Generalforsamling, fortæring	kr.	923
Generalforsamling, rejseudgifter	kr.	5.641
Bestyrelse, fortæring	kr.	6.200
Bestyrelse, rejseudgifter	kr.	22.198
Bladudvalg, fortæring	kr.	98
Bladudvalg, rejseudgifter	kr.	2.250
Bladudvalg, forbrugsudgifter m.v.	kr.	341
Medlemsmøder, ophold/fortæring	kr.	28.530
Medlemsmøder, rejseudgifter	kr.	9.540
Kystkultur, - møder	kr.	16.603
Lokalfolk, - rejseudgifter m.v.	kr.	1.167
Andre møder, fortæring	kr.	1.088
Andre møder, rejseudgifter m.v.	kr.	3.989
<b>Mødeudgifter, i alt</b>	<b>kr.</b>	<b>98.568</b>

## Jubilæumsbog

kr. 20.100

## Træskibenes Fond

kr. 42.610

## Bladudgivelser

TS-blad, husleje	kr.	25.000
TS-blad, trykning	kr.	55.803
TS-blad, fotos	kr.	0
TS-blad, forsendelse	kr.	43.098
Årbogen, trykning	kr.	35.953
Årbogen, forsendelse	kr.	18.200
<b>Bladudgivelser, i alt</b>	<b>kr.</b>	<b>178.054</b>

## Udgifter, i alt

kr. 485.400

## ÅRETS RESULTAT (overskud)

kr. 15.408

## BALANCE PR. 31/12.2009

### AKTIVER

Kassebeholdning (overtræk)	kr.	- 147
Amagerbanken (kasserer) (overtræk)	kr.	- 5.731
Amagerbanken (Sparekonto)	kr.	281
Amagerbanken (Aftaleindsud)	kr.	340.493
DB-bank	kr.	1.439
Tilgodehavende/forudbetalinger	kr.	20.219
<b>Aktiver, i alt</b>	<b>kr.</b>	<b>356.554</b>

### PASSIVER

Egenkapital 31.12.2008	kr.	322.196
Årets underskud - tillægges	kr.	15.408
Egenkapital 31.12.2009	kr.	337.604
Skyldige omkostninger	kr.	18.950

## Passiver, i alt

kr. 356.554

Holbæk, den 31. januar 2010.

Egon Hansen, kasserer

Regnskabet blev godkendt på bestyrelsens møde den 5. marts 2010 i Odden Havneby. Regnskabet er revideret, hvor bilag stikprøvevis er kontrolleret. Bankbeholdninger er konstateret tilstede. Intet at bemærke.

Nakskov, den 1. marts 2010.

Kirsten Hjort, revisor

# Foreningsskibet Martha

*Af Af Per M.E. Christiansen, marthaner siden 1976*

## Martha's måde

Der var os – og så var der de andre. De værste af de andre var dem, der stillede sig op på kajkanten eller ved siden af beddingen og højlydt satte spørgsmålstegn ved, hvor realistisk det var at regne med, at et gammelt skibsskrog inden for en overskuelig årrække kunne blive en tomastet skonnert. Og især da ikke når dem, der skulle gøre det, var en flok langhårede unge, fortrinsvis studerede uden penge eller synderlig forstand på store sejlskibe og de færdigheder, der skal til for at vedligeholde og sejle dem.

Det er ikke ualmindeligt, at et vist ydre pres virker stik imod hensigten. I hvert fald må man her 37 år efter, at Foreningen til Skonnerten Marthas Restaurering blev stiftet, konstatere, at både MARTHA og foreningen trives i bedste velgående, selv om enhver, der har fulgt lidt med omkring den 110 år gamle Vejle-skonnert, ved, at det i perioder har holdt endda meget hårdt. Men lad os gå tilbage til 1971, da det hele begyndte:

## En krone for en skonnert

MARTHA havde i 1971 været stenfisker i 10 år, hvilket havde taget hårdt på hende. Blandt andet var skroget blevet vredet

skævt. Alligevel mente den unge gymnasielærer Kristian Blak Nielsen nok, at der var muligheder i hende, så 50.000 kr. fattigere gik han i gang. Det varede dog ikke længe før Kristian og de venner, der var med omkring hans projekt, kunne se, at restaureringsarbejdet var den direkte kurs mod økonomisk forlis. Hvis MARTHA skulle reddes måtte der gøres noget, og efter mange diskussioner og overvejelser endte det med, at Kristian i 1973 formedels én krone overdrog MARTHA til den ny-stiftede Foreningen til Skonnerten Marthas Restaurering. Den var bygget op som en traditionel forening med medlemmer, der betalte et fast kontingent, en bestyrelse og generalforsamlingen som øverste myndighed. Foreningsformen viste sig at være den helt rigtige ramme omkring arbejdet med MARTHA, som den i tidens løb har været det for tusinder af andre foreninger med et klart formål.

Men én ting var at skabe de rigtige organisatoriske rammer, noget helt andet var det at rekruttere nye medlemmer, der oven i købet ville betale for at deltage i det hårde og dengang som regel møgbeskidte restaureringsarbejde. Ganske vist var mange af



os tiltrukket af det ædle formål, det var at være med til at redde Danmarks sejlene kulturarv, inden det var for sent, men det, der for alvor trak, var nok i virkeligheden, at man befandt sig i ualmindeligt godt selskab sammen med de andre marthanere, som foreningens medlemmer hurtigt begyndte at kalde sig selv. Og netop samværret med andre marthanere er stadig det, der først og fremmest binder foreningen sammen.

### **Maraton-beddinger i Søby**

I de første år var Kristian Blak stadig det naturlige midtpunkt. Under de ugelange beddingsophold i Søby på Ærø var der kun den underholdning, man selv fandt på. Kristian var storleverandør af spøjse indfald. Et af de mere populære indslag var opførelsen af operaen Barberen i Sevilla, som i hans gakkede version blev til Barberet Mod Sin Vilje. Blandt de kulinariske højdepunkter

på beddingen var, når der stod hamburgerryg på menuen. Det var dog ikke så meget på grund af tilberedningen. Oplevelsen bestod i udskæringen, der foregik på den måde, at Hibiscus (Hans Jensen) med en skarpslebet og nogenlunde renvasket skarøkse huggede de fineste, ensartede skiver af hamburgerryggen, mens den sultne besætning omkring langbordet i lastrummet så andægtigt til. Derudover blev der eksperimenteret med at brygge en slags vin – også kaldet Konglomerom – på egespåner, og da nogen en dag faldt over en gammel kasse med kaffeerstatningsproduktet Rich's hos købmanden i Søby, gik der straks sport i at finde ud af, hvor få rigtige kaffebønner man kunne nøjes med og stadig få noget drikkeligt ud af det. Der var hyggelige aftner og nattetimer på stranden med kæmpebål, som var stablet op af gamle spanter og bord fra MARTHA. Ingen bekymrede sig dengang om, at det miljømæssigt var en temmelig suspekt affære.



Det var også en tid, hvor MARTHA kun kunne få en midlertidig tilladelse til at sejle til beddingen i Søby og tilbage til Vejle igen. Ingen sagde, at det skulle være ad den korteste og mest direkte rute, så det betød, at selv et lille svinkeærinde til Aabenraa eller Assens var som et eksotisk eventyr for marthanerne, der i mange år kun havde udsigt til denne ene årlige sejltur.

### **Ingen er uudværlig**

Der var bekymrede miner i foreningen, da Kristian Blak i 1975 lod sig forføre til Færøerne. Kunne en så central skikkelse undværes? Her viste foreningsformen sin holdbarhed, for selvfølgelig kunne han undværes, lige som sidenhen andre markante marthanere heller ikke fik foreningen til at falde fra hinanden, da de af forskellige grunde ikke længere kunne være med. De efterlod alle et tomrum og nogle et stort savn, og livet omkring MARTHA blev aldrig helt det samme igen.

Men foreningen fortsatte på trods af og nogle gange måske netop derfor.

Lige som i de allertidligste dage var det, som om en vis mængde modgang fik marthanerne til at fortsætte med endnu større ihærdighed og stædighed. Efterhånden gav anstrengelserne også synlige resultater for andre end marthanerne. Et er de største øjeblikke var, da MARTHA efter at have været nedrigget i årtier fik rejst sine to nye pælemaster i pinsen 1980.

Nu blev det også for alvor synligt for vejlenserne, at der skete noget spændende i det inderste hjørne af havnen. For selv om det for marthanerne var indlysende, at MARTHA skulle være hjemmehørende i Vejle, hvor hun var bygget, manglede foreningen forankring i byen. Den var stiftet, mens MARTHA var hjemmehørende i Middelfart, så der var kun enkelte medlemmer fra Vejle, og det betød at MARTHA i lange perioder lå tem-



melig ensom hen. Det begyndte stille og roligt at ændre sig, og i dag er der cirka 20 særdeles aktive marthanere i Vejle-området – blandt andre foreningens nuværende formand Leif Byrgiel – ud af et samlet medlemstal på omkring 90.

### **Sammenholdet skal plejes**

Når foreningens medlemmer er spredt ud over hele landet, skal der mere end arbejdsweekender og sommerens ferietogter til for at pleje sammenholdet. Her har foreningsbladet Martha-posten, som har eksisteret siden 1974, haft uvurderlig betydning og de senere år også hjemmesiden [www.skonnertenmartha.dk](http://www.skonnertenmartha.dk). Derudover er der skabt tradition for, at der hvert år i marts holdes en medlemsdag, hvor medlemmerne kan deltage i forskellige maritime workshops. I år er der blandt andet sejlsyning og radiobestyring på programmet.

Betydningen af at have et værksted i nærheden af MARTHA kan heller ikke undervurderes. For udover at være en praktisk forudsætning for restaureringsarbejdet er det også et hyggeligt mødested for marthanerne i det ofte ret lange perioder, hvor MARTHA er en byggeplads, der ikke egner sig ret godt til socialt samvær.

### **Under sejl på ny**

Et af de største øjeblikke i foreningens historie var, da MARTHA efter 11 års restaureringsarbejde i 1984 endelig fik tilladelse til at føre sig frem i andre farvande end Lillebælt. Her viste foreningsformanden sig endnu engang at passe perfekt til MARTHA. For én ting var, at den satte rammerne om ejerskab, beslutningsprocesser og den almindelige drift, den viste sig også at gøre det hele enklere, da marthanerne omsider kunne komme ud og sejle. MARTHA kunne registreres som fritidsfartøj og skulle derfor ikke opfylde de samme bemandingsregler, som erhvervsfartøjerne. En yachtskippereksamen af 3. grad og i dag også en duelighedsprøve i motorlære er tilstrækkeligt til at kunne være skipper på MARTHA.

I årevis var der kun blevet arbejdet på MARTHA uden mulighed for at komme på rigtige sejlture i ferierne eller ”nyde vores medlemskab af foreningen”, som marthanerne med et forventningsfuldt smil sagde til hinanden. Nu, da hele sommeren kunne tages i brug til ferietogter i stedet for beddingsophold, meldte der sig et nyt organisatorisk spørgsmål. Hvordan sikrede vi, at



der blev et blot nogenlunde retfærdigt forhold mellem de medlemmer, der deltog i sommerens daseture og dem, der tog slidet med vedligeholdelses- og foreningsarbejdet uden for sejlsæsonen? Dengang som i dag kan der være endda meget stor forskel på, hvor meget arbejdstid den enkelte marthaner lægger i foreningen. Løsningen var enkel og salomonisk og har med småjusteringer fungeret upåklageligt siden: En arbejdsdag udløser en sejldag. Hvis man af forskellige grunde ikke har arbejdsdage nok at bruge af, skal man til gengæld betale for sine sejldage.

### **Alle kan være med**

Det har gennem alle årene været et af grundprincipperne i foreningen, at den skal være åben for alle, og det skal også være mulig for de fleste at have råd til at være med. For tiden koster det 2.400 kr. årligt for aktivt medlemskab, hvilket med et medlemstal på omkring 100 nogenlunde dækker den løbende drift. Dertil kommer de større restaureringsopgaver, indkøb af nye sejl mv., som der skal findes penge til på andre måder. Her har kreativiteten gennem årene været ganske imponerende. Lige fra særlige afgifter på de øl, der blev drukket ombord, salg af plakater og postkort til udstedelse af obligationer til finansiering af bestemte formål, som for eksempel motoren. Mange fonde og privatpersoner har i tidens løb hjulpet MARTHA, og de sene-

re år har foreningens deltagelse i arrangementer som den årlige Dampfestival i Vejle også skæppet godt i kassen. Da MARTHA i 1996 blev erklæret bevaringsværdigt kunne foreningen blive momsfrataget, hvilket har medvirket til, at pengene rækker længere. Endelig har foreningen nydt godt af rente- og afdragsfrie lån fra Skibsbevaringsfonden.

Katastrofen, da MARTHA forliste i Kattegat ud for Grenå 10. juli 2004, er svær at komme udenom. At det i første omgang overhovedet lykkedes at få bjærget hende var i sig selv mere end nogen havde turdet håbe på. Det efterfølgende tætpakkede medlemsmøde bakkede énstemmigt op om, at MARTHA endnu engang skulle gøres sejlklar og ved hjælp af en kæmpeindsats fra foreningens medlemmer kunne hun i foråret 2007 igen stævne ud ad Vejle Fjord nu med skrog, rigning og aptering i en stand, som det aldrig tidligere i foreningens historie havde været i. Marthanerne havde endnu engang løst en næsten umulig opgave, og en ny æra kunne begynde.

Først og fremmest betød forliset, at foreningen ændrede sin måde at sejle med MARTHA. Det kan siges kort: Alle skal føle sig trygge ombord. Det betød etablering af et safety management system efter ISM-koden, som blandt andet beskriver krav til bemanningen udover dem, der formelt skal være opfyldt. En stor del af weekenderne i forårssæsonen bruges til træningssejladser, eksempelvis er skipperne på en weekendtur, hvor de gennemgår at alt fungerer.

Pinsestævnet, Fyn Rundt og Limfjorden Rundt er nogle af de sejladser, MARTHA næsten altid deltager i. Derudover er sommerens togter tilrettelagt, så der bliver sejlet cirka 10 uger med mandskabsskift hver lørdag. Sejlsæsonen planlægges i efteråret og allerede fra midten af i januar begynder tilmeldingerne til de enkelte togter. I år er det planen at nå helt til Gotland og så ellers sejle i den vestlige del af Østersøen. MARTHA vil også være at finde i København til august, når flådens 500 års jubilæum fejres.

*Læs endnu mere om MARTHA og foreningen på [www.skonnertenmartha.dk](http://www.skonnertenmartha.dk) eller i bogen Martha – en skonnert gennem 100 år af Thorkild Sandbeck, Skib Forlag, år 2000.*



## MARTHA

Jagtskonnert bygget på Lindtners Værft i Vejle

Stabeafløb: 7. februar 1900

Bruttoregistertons: 51,0

Længde i alt: 32,80 m

Længde dæk: 20,64 m

Største bredde: 5,60 m

Stormast over kølsvin: 23,65 m

Fokkemast over kølsvin: 22,26 m

Salingshøjde stormast

Sejlareal ialt: 325m<sup>2</sup>

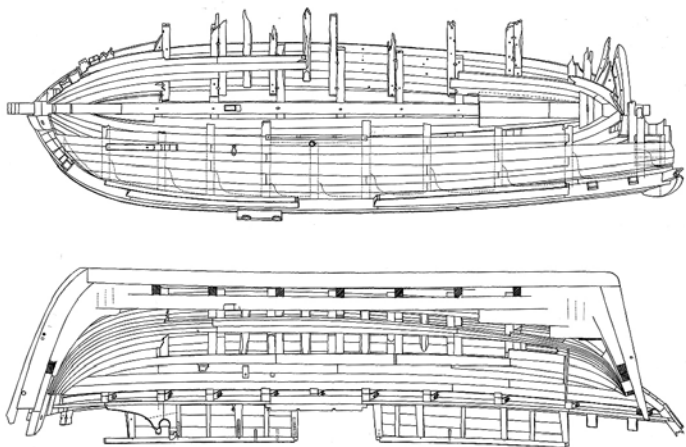
Motor: 120 HK Perkins

Køjeplads til 18

# Anmeldelse af Maritim Kontakt nr. 32 december 2009

af Sven Bülow

Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning udgiver bogserien ”Maritim Kontakt” og redaktionen på TS-bladet har (igen) fået tilstillet et eksemplar til anmeldelse. Det er umådelig interessant læsning – det vælder frem med oplysninger, men bogens 150 sider er ikke letlæste hele vejen. Den er præget af et højt fagmæssigt niveau og en del oplysninger er ganske givet universitetsafhandlings materiale og man skal som læg læser vælge om man vil forholde sig til opmålingers specifikke størrelser f.eks. om man vil prøve at forstå vigtigheden af forskellen på en centimeter i dimensionerne på et givet spant fra



et vrug sammenlignet med et tilsvarende fra et andet vrug. Det er absolut for specialister, men får man lagt sin læsning et passende sted henover disse detaljer er der mange fantastiske oplysninger at hente og mange præse går op for én. Samtidig melder der sig for denne anmelder nye spørgsmål fordi tekst og illustrationer sætter tankerne, fantasien igang. Ofte fordi en gammel beretning ikke gør væsen ud af, hvad der må formodes at have været (militærmaritim) almenviden og orden på skrive-tidspunktet, men som er gået i glemmebogen og er en gåde idag. Forlaget skifter redaktør og den ny, Morten Ravn, som er

museumsinspektør hos snekkerne i Roskilde, opfordrer til at komme med ideer til kommende artikler. Her er et par stykker:

Når man læser den spændende artikel om Dannebrogens sørgelige forlis i Køge Bugt og matros Niels Trosners samtidige beretning og tilhørende tegninger der bl.a. viser en hel masse sorte prikker (kanonkugler) i luften mellem to skibe kommer man til at tænke på om man i virkeligheden kunne se kuglerne i luften? og videre om angrebstechnik: hvilken vinkel til det angrebne skib var den mest fordelagtige at ankomme i for at kunne afgive en bredside eller affyrede man een kanon af gangen for at skibet ikke skulle lægge sig for meget over og dermed forsinke næste affyring?

Og når et skib var i brand og ikke til at redde hvorfor skaffede man så ikke krudtlageret af vejen – eller gjorde det vådt for derved at spare menneskeliv?

Og i forbindelse med den meget oplysende artikel om bjærgning af sunkne skibe i Marstrand ved hjælp af dykkerklokker og tønder med ekstra luft til den stakkels mand i klokken: hvor stort var trykket i klokken på f.eks. 10m dybde og hvordan fik man luften fra tønderne (med atmosfærisk tryk) ind i klokken og hvad var slangerne lavet af så de ikke blev trykket flade? Der er gjort forsøg med dykkerklokker i Bergen. Gerne mere herfra.

Og lidt mere fra tankeflugtens overdrev: I artiklen om Ca’ da Mostros rejse langs Vestafrika i 1450’erne står der: ”I 1454 forlod den venetianske sømand Alvise da Ca’ da Mostro sin hjemby ombord på en galej, der skulle bringe ham til Flandern??? Blev han roet hele vejen rundt Gibraltar og over Biskayen eller ”kun” til Marseilles for så at fodrejse resten af vejen?”

Man må håbe, at bogen bliver behørigt afleveret til bevilligende myndigheder og andre med lyst (og pligt) til at støtte (undersøisk) forskning så vi alle kan blive endnu en tak mere oplyst om vor fantastiske fortid. Måske det kunne dryppe lidt på degnen, så der blev råd til bedre korrekturlæsning.

Bogen koster 150.- kr + forsendelse og er en oplagt gave til en god interesseret ven.

Mail: [forlaget@maritimkontakt.dk](mailto:forlaget@maritimkontakt.dk) [www.maritimkontakt.dk](http://www.maritimkontakt.dk)

# ELSA MAGRETHE i nye klæder

Af Agnete Scheel, private fotos.

*85 år yngre på 4 år. Efter en lang vinter på Aarøsund Bådebyggeri & Bedding har den galeaserigget hajkutter ELSA MARGRETHE nu fået nyt skrog. En halv kilometer planker er skiftet ud til glæde for øjet, farten og skipper.*

De sidste par år har ikke været helt almindelige for galeasen ELSA MARGRETHE, men hun er heller ikke nogen helt almindelig dame. For hvor de fleste skibe lukker ned for vinteren, så lukker ELSA MARGRETHE op. Hele tre gange over de sidste fire år har den gamle kutter været en tur på land for at få skiftet de planker, der har været i skibet i 85 år. Først bagbord, siden styrbord og nu hele bunden.

»Jeg kunne sagtens have ventet i 10 år mere med at skifte plankerne, men så ville jeg være en gammel mand. Derfor har jeg gjort det nu, og så behøver jeg ikke vedligeholde det så meget i de næste 20-30 år,« forklarer Jens Finnemann.

Han er både ejer, tømmer og skipper på ELSA MARGRETHE og har været det siden 1982.

Hænderne bag den omfattende restaurering omfatter, foruden skibstømmer Morten Müller og Leo Sonntag, kun Jens Finnemann selv og hans to kammerater Benny Due og Peter Lindegaa-

ard. De har nu tilsammen udskiftet 500 meter planker. Træet er to tommers dansk egetræ.

## Sne, beton og smil

På de iskolde, snefygende og mørke vintermorgner på Aarø-sunds bedding kan projektet minde om at gå planken ud. Men for holdet bag arbejdet handler det mere om at få planken ud.

Og det var ikke kun træet, der skulle erstattes, men ballasten skulle også ud for at kunne bolte plankerne ordentlig fast. Det betød, at de mere end 14 tons beton, med en ubejliglig mængde metal i, skulle hakkes i stykker og hives ud imellem de gamle spanter.

Der kom beton i ELSA MARGRETHE i 1940, da man tog dammen ud. Her fik alle fiskekuttere adgang til is, og det var derfor ikke nødvendigt med en dam i skibet.

Beton- og metalballasten krævede en insisterende opmærksomhed fra de tre mænd og en lille gravemaskine, der med en stræk hydraulikmejsel slog betonen i stykker, så hele beddingen rystede. Men trods stridighederne med fortidens omhu, så fortryder Jens Finnemann ikke.

»Vi gider ikke gå og ærgre os over sådan nogle fejl, det er der ikke tid til. Og betonen har holdt rigtig godt, og var helt uden



skader« forklarer han, mens de andre to nikker.  
Skibets nye ballast bliver i stedet af jern og bly.

### Lidt til og lidt fra

Når den sidste prop er slået, og det sidste baj er brugt, så er der ikke meget tilbage fra dengang, ELSA MARGRETHE blev bygget i 1926 på Esbjerg Skibsværft. Det er stort set kun de originale spanter og dæksbjælker, som endnu er en del af skibet. Kølen og kølplankerne blev skiftet efter kutteren stødte på grund ud for Hvide Sande i 1960'erne.

Hele averteringen er bygget af Jens Finnemann, og også her er han startet fra bunden. Det var i hvert fald der, hvor ELSA MARGRETHE lå, da han overtog hende – på bunden. I 1982

blev skibet købt for 1000 kr., men så måtte han også selv hente hende op til overfladen af Kolding Havn.

»Der er altså ikke så meget tilbage af den gamle kutter, men det, der er tilbage, er i så god stand, at det godt kan klare endnu 85 år,« siger Jens Finnemann.

I vinteren 2008 fik skibet dog lov til at hvile skroget efter sæsonens sejlads. Men det gjorde de flittige søfolk ikke.

Her satte de en ekstra jernkøl på skibet som skal hjælpe skibs-konstruktionen til at modstå kølsprængning. Men den har ifølge skipperen flere positive bivirkninger.

»Det har den klare fordel, at jeg undgår, at der kommer pæleorm i kølen. Pæleormene kan nemlig ikke lide at være i nærhe-



den af jern. Og så har vi en fornemmelse af, at skibet kan gå en smule tættere til vinden,« siger Jens Finnemann.

Og i forhold til sejladsen, så har det også hjulpet, at skibet i 2004 fik en større hjerteoperation. Her blev den originale, seks tons tunge Hundestedmotor erstattet af en betydelig mindre Perkins dieselmotor. Skipperen er glad for den nye maskine, der kræver væsentlig mindre plads, tid og vedligeholdelse. Men den store to-cylinder Hundested er alligevel savnet, og det er ikke kun på grund af den langsomme og beroligende lyd fra udstødningen. For Hundestedsmotoren skulle startes med startpatroner og tiltrak altid stor opmærksomhed fra gæsterne og specielt børnene.

### Fonden

Arbejdet er blevet udført både på Middelfart skibsværft og som denne gang i Aarøsund. Men hver gang har det altså været med egne hænder.

»Vi er glade for, at fonden har bevilliget os denne her renovation,« siger Peter Lindegaard, der selv er ejer af den bevaringsværdige fiskekutter JÆGERSPRIS. De griner af den indforstået vittighed. For 'Fonden' består nemlig de tre mænd, der næsten hver dag vinteren over er troppet op omkring den store hajkutter. Og de må da også alle indrømme, at deres private virksomheder får for lidt opmærksomhed i disse perioder. Men det har aldrig været en billig fornøjelse at drive et træskib. Og heldigvis så er det netop en fornøjelse for de tre søfolk.

Denne vinter har de for fjerde gang hevet de 50 tons på land, bygget en svedkasse og banket spir i det store skrog.

Rundt om skibet, der er omfavnet af et skærmende telt, har der samlet sig et mindre værksted med store og små værktøjer. Men kaffekopper og cigaretskodder vidner om, at det ikke kun er hårdt arbejde at give en gammel dame nye klæder.

»Det er spændende at følge træet fra helt rå planker, til det er en færdig del af skibet. Men frem for alt så er jeg her, fordi det er hyggeligt at arbejde med de to andre,« siger Benny Due, der selv ejer den klinkbygget jagt, DONNA.

For Jens Finnemann ville projektet slet ikke være muligt, hvis ikke hans to kammerater var med.

»Det er helt unikt og det er fantastisk, at de kommer her og knokler hver vinter,« siger han.

Til dagligt sejler ELSA MARGRETHE charter i Kolding Fjord og i Lillebælt. Derfor er de tre mænd, der også udgør en stor del af besætningen, slet ikke i tvivl om, at skibet er klar til april, hvor chartersæsonen rigtig går i gang.



### ELSA MAGRETHE

Bygget:	1926, Esbjerg Skibsværft
LOA:	25 meter
Bredde:	5 meter<
Mastehøjde:	23 meter
Rig:	Galease
Sejlareal:	200 kvm
Tonnage:	34 BT
Motor:	225 HK Perkins

# TS MEDLEMSMØDE ODDEN HAVN

LØRDAG DEN 6. MARTS 2010

*Af Torben Arendal og Andrea Gotved*

## Check in

Der blev ”checket ind” i fin varmende solskin ved Bødehuset. Alle fik udleveret navneskilt, en rigtig god idé, hvor der ud over navn stod by og skibsnavn på.

Kl. 13 kørte halvdelen af flokken til Odden skole. En halv timer senere kom de resterende deltager efter en længere vildtur i omgængen af Odden.

## Foredrag på Odden Skole

Pga. den voldsomme tilmelding til medlemsmødet blev foredraget flyttede til Odden Skoles fysiklokale hvor de to foredragsholderes PowerPoint præsentationer kunne afvikles under optimale forhold.

Formanden Torben Arendal, Odden Træskibslaug fik i aller sidste øjeblik hindkaldt den eminent og fangende taler Museumsleder cand. phil. Odsherred Kulturhistoriske Museum Jan Steen Jacobsen med *Historien om Rørvig Toldsted og søfarten fra Isefjorden*. Foredraget var krydret med imponerende maritime malerier af C. W. Eckersberg og Skagens maler Holger Drachmann fra Rørvig området.

## ”Luftfugtighed i træskib om vinteren”

Her var det den lokale skibsbygger Finn Henriksen, fra Sjællands Odde Bådeværft, der havde ordet.

Flere medlemmer var kun kommet for at hører om Luftfugtighed i træskib, så fysisklokalet var proppet med interesseret medlemmer.

## Besøg på Marine & Motormuseet, Odden Havn

TS medlem og bestyrer af Marine & Motormuseet Steen Noes åbnede døren til et hav af fantastiske samlinger af skibs relaterede parafanalia. En af de indendørs fastmonterede Hundested glødhovedmotorer kom i sving og brølede ud over Havnebyen.

Mættede af indtryk, var de fleste blevet godt kaffetørstige og krydsede over Venstre Havnevej ned mod Finn’s værft hvor der

ventede en varm kop kaffe og wienerbrød. Blandt drejebænke, ambolt, presse, svejsapparater og andet grej kunne medlemmerne få varmen og udveksle erfaringer, med meget mere.

## Spisning lørdag aften på Café Sjællands rev

Selv om der var et par stykker der måtte tage tidligt af sted var der alligevel 38 medlemmer til middag i det fine hus der rummer Café Sjællands Rev, på kajkanten i Odden havn

Med medlemmers medvirken blev bordene dækket, stemning skabt og maden serveret. Der var fadevis af velsmagende gammeldags oksesteg med gemyse, leveret fra den nærliggende Café Tunen.

6 medlemmer valgt at overnatte ombord på Hjalm der forinden havde lagt banje til aftenkaffen. Hjalm er i skrivende stund i vinterhi i Odden havn.

Tak for denne gang – vi kan vist roligt kalde det en stor succes!



# MORFAR

*af Ketil Skovgaard-Petersen*

Et af formålene med et medlemsblad er at videregive erfaringer. Jeg vil derfor, til skræk og advarsel, berette om min båd MORFAR's motorproblemer.

Stigende vanskelighed med start af motoren førte til sidst til at stemplerne satte sig på bådens 30 hk Sabb.

Jeg ringede til Nordsabb i Århus (importør), og fik oplyst at det nok blev dyrt. Jeg skulle regne med i hvert fald 20.000 kr. og de ville gerne se motoren på deres værksted.

Ude ved Kattegatkysten ligger et bådebyggeri hvis ejer (lad os kalde ham BB) kender MORFAR (tidligere "Winston") godt via en tidligere ejer. Han blev kontaktet og tilbød at udføre arbejdet med motoren. BB's første bemærkning var at jeg skulle sætte en ny motor i (til mere end 100.000 kr.), eller i det mindste få en ombytningsmotor (til en udgift på ca. 80.000 kr.). Jeg smilede ironisk og forklarede at jeg ingen penge havde.

BB mente at han var billigere end Nordsabb, og arbejdet blev overladt til ham. Præmissen var at min økonomi var helt til rotterne og at motoren skulle bringes til at køre billigst muligt. Alle beslutninger jeg tog efterfølgende blev gjort for at holde udgifterne nede. Jeg forsøgte at følge arbejdet tæt, men efter mange besøg hvor der ikke skete noget aftog besøgsfrekvensen. Efter en tid gik arbejdet i gang. Motoren blev taget op og adskilt, og de første af mange arbejdstimer blev skrevet på timesedlerne. Jeg fik nu at vide, at der skulle bruges reservedele for ca. 36.000 kr. Senere viste det sig at der var opregnet reservedele der slet ikke skulle udskiftes, men beløbet størrelse gjorde at jeg var tvunget til at finde alternativer. Jeg fandt en Sabb der på papiret så tillidsvækkende ud. Den ankom til bådebyggeriet og blev godkendt af BB. Gear og andet tilbehør skulle nu flyttes til denne motor og det tog tid da BB åbenbart ikke kendte særlig meget til disse ældre motorer. Året før havde han afmonteret gearet og monteret det igen efter reparation hos Nordsabb, så jeg troede at det var forholdsvis simpelt. Det viste sig nu at den indkøbte motor havde et andet gear der så skulle skilles mellem pumpehus og motor og ikke mellem pumpehus og gearkasse. Nå, med telefonisk assistance fra Nordsabb lykkedes det. Moto-

ren blev isat og jeg sejlede hjemover. Nogle timers sejlads ude på Kattegat lagde jeg mærke til af olien sprøjtede ud af pumpehusets øverste aksel (håndsvingsaksel). Gearet var nu fyldt op med motorolie og motoren manglede et tilsvarende kvantum. Jeg fyldte på motoren og sejlede med reduceret fart til Hadsund.

Her kom BB og udskiftede en pakning på akslen mellem motor og gear. Ny regning. Jeg sejlede derefter til Øster Hurup hvor jeg nu har plads og under denne tur skete samme fejl. Denne gang blev motoren lavet af BB med medvirken af Nordsabb, da min tillid til BB nu var under nulpunktet. Efter en prøvetur skete det nu sædvanlige, olie i gearet. For tredje gang blev motoren tippet op og repareret. Nu var forklaringen at sjustet samling mellem motor og pumpehus havde gjort at der var tætningssmasse i udluftningshullet mellem motor og pumpehus. Det havde stoppet tilbageløbet til motoren og efterfølgende høj olie-stand i pumpehuset var derefter løbet gennem gearets udluftningshul ind i gearkassen.

Sidste afdrag på den uhyggelige regning vil blive betalt når isen tillader en prøvesejlads og motoren har vist sig at være i orden.

Summa summarum står jeg nu med udgifter på ca. 85.000 kr. i stedet for det forventede beløb på ca. 20.000 kr. Dertil en isat motor der er ældre og ringere end den der blev taget ud, samt ikke mindst med en ubehagelig følelse af at der står idiot skrevet på min pande.

Kunne det have været gået anderledes? Ja da, 20.000 kr. ville selvfølgelig ikke have været nok, men hvis jeg havde fået motoren ud af båden og på min trailer til Nordsabb og efter rep. kørt den til BB og isat, havde jeg nok kunne slippe med halvdel af den endelige regning.

Ved en sådan reparation vil der altid være en modsætning mellem kundens ønske om lav pris og reparatørens ønske om et vellønnet arbejde. Jeg mente, at jeg forstod hvordan en motor fungerer, og når denne sag endte så grueligt galt var det nok mest på grund af for stor tillid til mine medmennesker og måske et skvæt dovenskab og ubeslutsomhed.

Når isen er væk skal jeg på prøvetur, det vil så være ca. 11 mdr. siden min sidste sejlur, og jeg har opsparet et pænt behov. Til sommer venter også efterløn, øget fritid og ikke mindst lange afdrag på banklånet.

Jeg ønsker alle god vind til sommer.

# Brødrene

Tekst og tegning: Arne Gotved


Stedet er Marstrand Havn, hvor et antal fartøjer samlede til TS-sommerregattaen op langs Sveriges vestkyst i 1985. Under opklaringen på dækket efter GASENs ankomst, er der en skægget mand på kajen der råber nogle kritiske bemærkninger ned til mig om det gode skib, og da jeg forundret kikker op lyder det: ”åh – nu gjorde jeg det igen, det var ikke sådan ment – det var bare for at komme i kontakt med dig – sådan er vi vendelboer”. Så ved man det - den gode kontakt var etableret. og den har holdt lige siden. Det var Vagn fra BRØDRENE – den smukke gamle postbåd mellem Frederikshavn og vores elskede Hirsholmene, som i de år var GASENs fortrukne gæstehavn – vi havde endda årskort. Og skibet kendte jeg fra familieberetninger – min oldemor var nær forulykket ombord kort efter forrige århundredskifte, men det er en anden historie der kan læses i ”Og de sejler – de gamle træskibe”, sammen med BRØDRENEs historie.

Vagn og jeg har haft vores skibe i mere end tredive år. Fælles er at der er tale om rene familieskibe – ”sommerhuse” - der begge er jagttriggede. GASEN er 32 fod og bygget så sent som 1960, men BRØDRENE er 38 fod og 60 år ældre. Det gør unægtelig en forskel, såvel arbejdsmæssigt som finansielt, og jeg forstår helt Vagns vendelboske hjertesuk i sidste blad.

Efter min mening har familien Thidemann ydet en enestående indsats, hvor de som privatpersoner har restaureret, vedligeholdt, tilset og formidlet et af de fineste mindre fartøjer i Danmarks endnu sejlene kulturarv. Som en vigtig del af Nordjyllands maritime historie burde BRØDRENE støttes lokalt, og i min optik burde familien tildeles en fortjenstmedalje.

I erkendelse af at Træskibsfonden – der kunne have været relevant for BRØDRENE - ikke blev det supplement til Skibsbevaringsfonden, som var meningen, kan vi kun håbe på at Skibsbevaringsfonden – der nu er alene om at søge fondsmidler til fartøjsbevaring – får held med de forhåbentlig mange ansøgninger.

PS. Som det fremgår af tegningen sejler BRØDRENE under splitflag, for - som Vagn med en vis stolthed plejer at sige - ”dette er et gammelt Kongeligt Postfartøj – jeg skal ikke sejle med et iskageflag”. Herfra gøres honnør, i håbet om en lysere fremtid.

Ar 85		Skibets sted JUNGFRIHÅLET (ved middag)								
Måned JULI		Styret kurs deviderende	Deviation o	Misvisning o	Af-drift	Sejlet kurs retvisende	Log- visning	Dist.		
Kl.										
den	dag	13								
	14									
	15									
	16									
	17									
	18									
	19									
	20									
	21									
	22									
	23									
	24									
	FRE	dag	10 <sup>00</sup> afgang. Marstrand.							
	den	5	2	Sommeren er kommet for os						
		3	Sol-varme og ikke vind							
		12	I ved Jungfruhålet. Se							
		5	BRØDRENE og senere VIKTORIA							
		6	hvil senere BRETTA LEITH og							
		7	af Benny hørte foruds om							
		8	LIVET, og bundet sammen							
		9	anden. Bødvar, musik							
		10	Thomas med ANNE MARIE - vil							
		11	Andrea med VIKTORIA							
		18	ank. Skjærhavn - efter an							

Middags- plads	I henhold til bestik fra .....	o	•	brd.
		o	•	lgd.
	I henhold til observationer anstillet kl. ....	o	•	brd.
		o	•	lgd.



# Skibsdage - Sømandskundskab

Med skibsdagene på Fejø om sømandskundskab er det tanken at forholde os helt onkret til den del af foreningens formålsparagraf, der handler om at ..”øge standarden for sømandskab, vedligeholdelse og sikkerhed ved fartøjets brug” ... Det ligger i forlængelse af den fornemme tradition med faglige undervisningsindslag om de forskellige skibshåndværk, som er udviklet på medlemsmøderne. Temadagene på Fejø giver rigtig gode muligheder for at formidle og udveksle erfaringer om hvordan man håndterer sådanne gamle brugsfartøjer.

Kusk Jensen bruger forskellige betegnelser for den håndtering, ”skibsmandsarbejde” og ”praktisksømandskab”. Skibsmandsarbejde kunne betragtes som den delmængde af sømandskundskab, der handler om sejl og rig. Sømandskundskab indbefatter varetagelsen af skibet i sin helhed, besætning samt navigation.

Sømandskab er så den fornuft og omtanke hvormed sømandskundskaben udøves. Lidt hjemmestrikkede definitioner, som måske vækker til diskussion. Det vil være fint.

## En sømandshistorie

Oprindeligt var vi jo alle sammen bønder. Mange var samtidig sejlende, når de drev fiskeri ved siden af. Med middelalderens øgede samhandel og de større skibe, blev sømandserhvervet en selvstændig bestilling.

Karriereforløbet i bondelandet begyndte i 7-9 års alderen som færehyrde – pigerne vogtede gæs. Siden hen overtog ældste søn, bedriften. Resten af børneflokket måtte søge andre veje, - hvis ikke jordegodset skulle deles. Militærvæsen, klosterlivet eller stå til søs. Ofte var det de mere uvorne, der endte i denne sidste udvej. Et hårdt liv gennemsyret af disciplin med blikket løftet for sejl og udgik i al slags vejr. Til forskel fra bondens mere jordnære blik for ikke at træde på gulerødderne, når han gik for at tælle hønsene.

## Vores egen sømandskundskab

Ikke bare har vi alle været bønder i en fjern fortid, men vi har også alle, i et mere nutidigt perspektiv, været nybegyndere ud i sømandskundskab. Det stadium har Jens Kusk Jensen gjort vel rede for i sin Håndbog i praktisk sømandskab. ”Dreng kaldes den, der kommer til søs og ikke har sejlet før...”

Videre. ”Den, der mønstrer som dreng, giver sig ikke ud for at have noget kendskab til søvæsen, og det kan altså ikke ventes af en sådan, at han skal kende navn på nogen ting ombord eller vide forskel på styrbord og bagbord, men det forudsættes, at han har god vilje og vil gøre sig flid for at lære så hurtigt og godt, han kan”. Måske kan vi genkalde os selv i det stykke? Hvad er det vi siden har lært og hvordan? Lad os formulere og udveksle det. Det må jo være forudsætningen for at give det videre til andre i en læreproces.

I Yachtskipper 3 kurssets læseplan indgår en bog med titlen *Sømandskab og kommunikation*. Det kunne måske være en meget god overskrift for hvad skibsdagene på Fejø handler om. Kusk Jensens redegørelse fortsætter med en nøje beskrivelse af hvad der udkræves af kvalifikationer til de forskellige stillinger ombord. Mange af foreningens medlemmer er professionelt uddannede søfolk og dermed vel, til en vis grad, uddannet i denne tradition. Kunne det ikke være interessant at lytte til dem?

Derudover er vi nok en stor flok af selvlærte landkrabber i foreningens medlemsskare, men fælles er at vi vel alle kan bidrage, når det gælder erfaringsudveksling.

## Dele erfaring

I sidste nummer af TS bladet årg.39, nr.1 er skibsdagenes strukturelle opbygning omtalt. Tematisk oplæg, erfaringsudveksling og praktiske øvelser.

Hvad angår erfaringsudveksling er det særlig vigtigt at mange dukker op til skibsdagene, - at det er et bredt spektrum af foreningens medlemmer.

Ungdoms/spejderskibene er meget interessante at få med som deltagere, fordi de hver især, så vidt jeg har hørt, kører et meget kvalificeret og nuanceret uddannelsesprogram. Kom og fortæl om det! – og lad os lære af jer.

Hvordan formidler foreningsskibene sømandskundskab i deres medlemskreds? Der er sikkert mange varianter, - også her vil der være meget at lære ved at lytte. Familieejede skibe har sikkert også nogle instruktions og sikkerhedsprocedurer, når de har gæster med på en sejltur?

Det centrale og det fælles for langt de fleste af foreningens skibe er at de ombordværende er medsejlere og ikke passagerer. Hvad er forskellen og hvordan forvandler vi en ”dreng”/passager til en medsejler.

### **Indhold**

Temaerne for skibsdagene på Fejø er, som nævnt i sidste nummer af TS bladet:

Stagvending/bomning.

Rebning.

Sikkerheds- og redningsudstyr.

Mand over bord.

Havneanløb.

Til- og fralægning. Brug af trosser.

Evt. praktisk duelighedsprøve.

Evt. teoretisk duelighedsprøve.

Ønsker man at tage duelighedsbevis, såvel teoretisk som praktisk, skal man huske at anføre det ved tilmeldingen, da alle prøver skal anmeldes til søfartsstyrelsen.

Der har været andre emner på listen, men de er foreløbig henlagt som urealistiske i forhold til tidsrammen. Men hvis der fremkommer særlige ønsker før eller under opholdet på Fejø, vil de så vidt muligt blive medtaget.

### **Oplægsholdere**

Foreløbig har følgende givet tilsagn:

Charsten Karger, Gert Iversen, Karsten Heide, Torben Jacobsen

### **Hvornår?**

Uge 26. Weekenden går sikkert med at transportere os til Fejø. Temadagene er: 28.,29., 30. juni samt 1. og 2. juli.

### **Hvem?**

For alle TS-foreningens medlemmer og deres skibe samt interesserede omkring skibene.  
Samt interesserede fra øen.

### **Hvordan?**

En uge på det gode skib Hjalm. Sejlads fra Holbæk mod Fejø. Hold ferie eller deltag i de mange aktiviteter. Pris aftales med skipper Poul Pilegaard, tlf. 40454839.

En uge på Bona Gratia. Sejlads fra Korsør mod Fejø. Henvendelse Karsten Heide, tlf. 20429058.

Kom i eget skib. Dybvig er TS-havn. Kom i kajak eller på cykel. Der er en skøn og gratis teltplads.

### **Tilmelding**

På TS-hjemmeside: [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk)

Tilmeldingsfrist: den 31. maj 2010.

Ved skibstilmelding vil bede jer oplyse, hvor mange deltagere ombord samt hvor mange ledige pladser der eventuelt er ombord. I bedes også oplyse om skibet vil deltage i de praktiske øvelser hver dag.

### **Pris:**

Stævneafgift. 0 kr

Fællesspisning om aftenen: 100 kr pr. person.

Det er en TS havn. Det er endnu uvist, hvor mange gratis dage hvad angår havneafgift.

### **Tilsagn fra:**

Jens Krogh, Hjalm, Bona Gratia, - galeaser.

Helene, Emanuel, Viking – jagter.

NH1- bugserbåd.

Stævnet vil kunne benytte drivkvaserne – Mæfikken, Christiane, Kristian og Julia.

Vel mødt!

# Skibsportræt TOPSEJLSSKONNERT

*Af Erik Kromann*

Topsejlsskonnerten, der holdt sit indtog her i landet omtrent samtidig med forenagteren, er rigget på samme måde som denne blot med to råsejl på fokkemasten, et over- og et undertopsejl, hvorfor man ofte før i tiden blandt søfolk hørte typen benævnt dobbelttopsejlsskonnert. De to råsejl var i nogle af de ældre skibe udelt, altså i ét stort råsejl. Fra omkring midten af 1800-tallet fandt denne type indpas og blev ret talrig i den danske sejlskibsflåde i anden halvdel af århundredet. Mange af topsejlsskonnernerne lå i Nord-Østersøfart. Her blev konkurrencen med dampskibene først følelig, derfor forsvandt typen da også relativt hurtigt i begyndelsen af 1900-tallet. Hovedparten er at finde inden for 90-120 brt. med undtagelser til begge sider naturligtvis. Skroget var for de flestes vedkommende klipperbygget. Marstallerne byggede dog en del jagtbyggede af slagsen, heraf en del til den nordatlantiske fart. I denne krævende fart var der i høj grad brug for jagtskrogets sødygtige egenskaber. LILLA DAN er en velkendt sejlene nutidig repræsentant for typen.

## Med tre master

Topsejlsskonnerner møder vi også i tremastet udgave. Denne type kom frem ca. 1890 og målte 100-180 brt. Mange var bygget i Marstal og var derfor jagtbyggede og anvendt i newfoundlandsfarten. Topsejlsskonnerten, der for Marstals vedkommende ligger på godt 100 brt. i snit havde normalt en besætning på en 4-5 mand, medens tallene for den tremastede udgave er henholdsvis 142 brt. og 5-6 mand. Såvel den mindste som den største tremastede topsejlsskonnert i Marstalflåden FELIX og FRIDA på henholdsvis 99 og 303 brt. var dog begge klipperbyggede udenøs. FRIDA var bygget som tremastet motorskonnert i Korsør 1919, men fik pillet maskinen ud igen i 1923 og rigget ræer op på fokkemasten. Den blev så til tremastet motorskonnert igen i 1939 og sejlede som sådan frem til 1956, hvor den blev solgt til Tyskland og forliste i Østersøen 1959. FELIX var bygget hos Boas i Rudkøbing i 1905 og blev indrulleret i Mar-

stalflåden 1917. Skonnerten forliste ved Port Leixoes 13/2 1922 på rejse Newfoundland-Oporto. Besætningen blev reddet. De kom med fuld last og god rum vind med en fart af ca. 7 knob og alle sejl sat og ville luffe op inde i havnen, men idet at vinden gik ud af sejlene gik skibet i stå og kunne ikke holde styrefart, hvorefter den drev ind på molen og blev slået til vrag.

## Skoleskibe

En af de tremastede topsejlsskonnerner ASTRÆA, bygget 1921 i Marstal for lokal regning til farten på Newfoundland, blev i 1930 erhvervet af J. Lauritzen, som rederiets første skoleskib. Rederiet havde snart tre skibe under sejl, alle som lastførende skoleskibe og med hjemsted i Marstal. Det drejer sig ud over ASTRÆA - der under JL-flag blev til FANØ - om RØMØ, tremastet jagtbygget topsejlsskonnert, bygget i Svendborg til formålet 1939, og TURØ, erhvervet 1941 fra svensk flag som DANA, bygget Svendborg 1919. Det var en klipperbygget tremastet sletskonnert. Alle tre blev taget ud af skoleskibsfart grundet II. Krig og afhændet. Efter krigen blev LILLA DAN sat i søen til formålet i 1951.

Skibet til højre er tremastet topsejlsskonnert CHR. H. RASMUSSEN på 110 brt., bygget Marstal 1903 hos Niels Hansen for lokalt rederi beregnet på newfoundlandsfarten. Skonnerten lå i denne fart hele sin eksistensperiode, og den forsvandt sporeløst på rejse Cadiz-Newfoundland 1926 med Mads Boye som fører og medejer.

Forfatteren Aksel Sandemose har som jungmand Aksel Nielsen i 1917 været forhyret på skibet fra Newfoundland til Portugal, Spanien og videre over Ibiza, Færøerne til Marstal i slutningen af I. Krig. Sandemose har skrevet en artikel om newfoundlandsfarten på baggrund af denne udmønstring. Han var for øvrigt kommet til Newfoundland året i forvejen mønstret på en forenagterskonnert Katrine af Marstal, som han rømte fra deroppe.



*Chr. H. Rasmussen of Marstal. Captn. C. Rasmussen*

# Kære Vagn!

*Af Jes Kromann*

Jeg læste med interesse dit indlæg under overskriften Bevaring, og antager at det var mig personligt, det var stilet til.

Jeg må på det bestemteste afvise, at jeg skulle have presset dig til at optage lån i Skibsbevaringsfonden. Hvad skulle jeg dog opnå ved det? Du har selv indsendt en ansøgning om støtte, og den har, ganske som alle andre ansøgninger, været behandlet i Fondens bestyrelse, som på baggrund heraf har bevilget et fast beløb til den ansøgte reparation. Som det så ofte sker i den slags sager, så viser der sig næsten altid mere dårligdom, når man først får lukket skibet op. Det kan man naturligvis ikke bare lukke til igen uden at lave det, og det er naturligvis skibets ejer, der bærer ansvaret for at betale denne regning. Skibsbevaringsfonden har jo ikke midler til at udskrive blancochecks til betaling af uforudsete reparationer på alle de fartøjer, der støttes økonomisk. Havde du ikke ønsket at modtage lånet, så stod det dig helt frit for at afslå det, men så havde du jo måttet betale hele reparationen selv. De normale procedurer for sagsbehandling er fulgt, og jeg forstår derfor ikke ærindet med dit indlæg.

Du havde desuden mulighed for at søge Skibsbevaringsfonden om lån igen, hvis du mente at have behov igen. Flere skibe har således opnået lån flere gange.

med venlig hilsen

Jes Kroman  
Skibsbevaringsfonden

# Kære Jes!

*Af Vagn Thiedemann*

Lad mig citere Arne Gotved, som af og til citerer mig for: ”Åh, nu gjorde jeg det igen!” Citatet står mellem os som tegn på, at jeg gentagne gange har kommunikeret ”omvendt”, således også her! Brevet var stilet til dig som et åbent brev fra Brødrene (og dermed mig) –bestemt ikke for at kritisere hverken dig eller Skibsbevaringsfonden, men for at viderebringe nogle af de frustrationer, der rammer én i forbindelse med gamle skibes vedligeholdelse og bevaring, jfr. ”forebyggende vedligeholdelse”.

Jeg vil på det kraftigste understrege, at jeg i forbindelse med tildeling af midler fra fonden i sin tid kun kan være særdeles tilfreds med forløbet. Både med dit personlige engagement, din interesse for netop dette projekt (sådan oplevede jeg det) og efterfølgende behandling af ansøgning om mertilskud i forbindelse med reparationerne.

Mine frustrationer dengang gik mere på det faktum, at ”nogen” skulle have pant i Brødrene, merudgifter til pante- og målebrev samt ekstra kreditforeningslån for at betale værftsregningen. Altså økonomi.

Men jeg husker også den følelse af glæde, som støtten bevirkede. Man følte en form anerkendelse og blåstempling af det projekt, som forholdet til et gammelt skrog skulle vise sig at blive. Derfor ligger den tanke mig meget fjernt, at jeg ville ramme dig med min form. Det var bestemt ikke meningen. Undskyld.

Kærlig hilsen Vagn

# Skibsbevaringsfonden orienterer

Af Jes Kromann



## Samme hammel

Finanskrisen har som tidligere beskrevet haft en negativ indvirkning på vores største skibe, som oftest er afhængige af indtægter. Det har kostet et par konkurser og et par skibe er sat til salg. Det forventes, at BESSIE ELLEN sejler tilbage til England, hvor den engang i tidernes morgen kom fra. Men selvom skibet har været en del af dansk søfart, skal man måske trods alt glæde sig over, at det smukt restaurerede skib finder vej til sit oprindelige hjem.

Skibsbevaringsfonden skrev i januar måned et åbent brev til Kulturminister Carina Christensen og Folketingets kulturudvalg. Brevet indeholdt en beskrivelse af den alvorlige situation og et idékatalog, som opremsede en række tiltag, der måske ville kunne lette de økonomiske byrder for skibene. Det kom der i første omgang ikke noget ud af, så Fonden skrev tilbage til ministeren og denne gang også til Erhvervs- og Økonomiminister Lene Espersen. Der foreligger i skrivende stund endnu ikke noget svar, men det skal blive interessant at se, om man ønsker at række disse skibe en hjælpende hånd. Økonomiske hjælpepakker har det jo ikke skortet på i den senere tid.

Det åbne brev blev en uges tid efter sendt til alle landets medier, og der var her en virkelig god dækning. Men desværre har der til gengæld været meget stille i fartøjsmiljøet, og hvis vi nogen sinde skal have en chance for at løfte dette område op på et højere niveau, så er det tvingende nødvendigt, at hele miljøet bakker op. Det nytter ikke, at fartøjsejerne læner sig tilbage og lader Skibsbevaringsfonden kæmpe deres sag. Det er ikke tilfældigt, at man i Norge sidste år kunne bruge 52 mio. kr. på fartøjsbevaring. Det er bl.a. resultatet af en meget professionelt Norsk Forening for Fartøvern, som fra første færd og konstant har markeret sig både i den offentlige debat og politisk.

Det er nødvendigt, at alle organisationer ser fartøjsbevaring som en samlet sag, som man støtter op om, også selv om man naturligvis har forskellige interesser. TS er en forening, der har til formål at samle og udbrede interessen for restaurering af tra-

ditionelle brugsfartøjer. SME er en erhvervsorganisation, der bl.a. repræsenterer de store skibe, der sejler charter og de specialskibe der ligger i udkanten af bevaringssagen. Der er ikke umiddelbart nogen modsætning her, men det er desværre mit indtryk, at de store skibe ikke føler det store fællesskab med de små. Men som tiderne og situationen er nu, er det på tide at se bort fra disse særinteresser, således at det overordnede mål er det samme, nemlig bevaringen af vores kulturhistoriske fartøjer. Vi skal tale med én stemme overfor de bevilgende myndigheder. Jeg er helt klar over, at der er skibe, der måske aldrig vil kunne opnå midler til restaurering, men ejerne påberåber sig ikke desto mindre at fartøjet er en del af den maritime kulturarv. Så lad os se det i den sammenhæng og kæmpe for sagen; på den måde kan nogle af de mindre bevaringsværdige skibe, måske på længere sigt, også opnå støtte.

Som et resultat af forårets politiske arbejde har Skibsbevaringsfonden for første gang fået tilsagn om møder med diverse politikere på Christiansborg og desuden med Kulturudvalgets formand. Vi vil på disse møder benytte lejligheden til at fremlægge nogle lidt mere langsigtede perspektiver, således at den støtte, der udbetales, ikke kun går til brandslukning i mindre sager. Vi må have nogle længere tidsperspektiver at arbejde ud fra, ligesom der skal flere penge til, således at også større restaureringsopgaver kan løses. Politikerne har med stor flid henvist til de private fonde, men som tiderne er nu, er der ikke mange penge at hente i fondene. Og derfor må staten bringes til at forstå alvoren af denne sag. Staten har netop bevilget mange mio. kr. til en gennemgang af de fredede ejendomme, og Real Dania har yderligere bevilget 27 mio. kr. til sagen. Det samlede beløb svarer meget godt til det beløb som Skibsbevaringsfonden har udbetalt gennem de seneste 20 år. En sådan bevilgning har fartøjsbevaringen desværre ikke. En af grundene er bl.a. at de maritime organisationer ikke har markeret sig i det politiske landskab.

## Kompetencecentre?

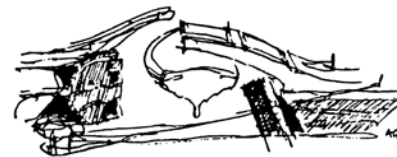
Skibsbevaringsfonden havde for et par år siden en konference om kompetencecentre i Danmark. Her lød det fra en større gruppe bådebyggere, at sådanne var helt unødvendige, idet uddannelsen og de allerede eksisterende kompetencer var alt tilstrækkelige. Flere eksempler på det modsatte gør, at vi i Skibsbevaringsfonden ikke nødvendigvis er overbevist om dette, men det er dog problemer, som vi som regel kan håndtere på det praktiske plan.

Men forleden dag fik vi et helt anonymt brev, som gjorde os opmærksom på, at man er i gang med at ændre svendeprøverne på bådebyggeruddannelsen, således at den lige passer på de bådebyggere, der skal arbejde med glasfiber og andre moderne materialer. Det er yderst alarmerende, for det vil på lang sigt betyde, at der ikke vil være bådebyggere, der har den fornødne kompetence til at reparere vores skibe. Dette mener jeg at TS bør reagere på, idet foreningen jo allerede er meget optaget af at sørge for, at der også fremover er beddinge, hvor der kan repareres træskibe. Men hvad skal vi med beddinge, hvis vi ikke har de nødvendige håndværkere?

Udspillet fra det faglige udvalg har afstedkommet et ramskrig på træskibsværfterne, og det skal blive spændende at se hvad resultatet bliver. Det er naturligt at man arbejder på at tilpasse uddannelsen, så den passer til fremtidens værfter, men det er beskæmmende at se, at man gør det fuldstændig på bekostning af det traditionelle håndværk. Det er ikke mere end to år siden at et bestyrelsesmedlem i Skibs- og bådebyggernes forening, på Skibsbevaringsfondens konference i København proklamerede at der ikke var behov for kompetencecentre. Det udsagn lader vi lige blafre lidt i vinden...

Jes Kroman  
daglig leder Skibsbevaringsfonden

## Over hækken



---

### Tillykke med de 66!

Tre gange over dammen, for fulde sejl, er de færreste forudt. Rørlægger, matros, skibsassistent, bedstemand: Gert Iversen har rundet de 66 år.

Gert er Aktivist med stort A, og mange årige bestyrelsesmedlem i TS. Kæmpet har du altid gjort, og du har det ligesom de røde faner - smukke i modvind!

I hundredvis af timer har du kigget ud over vandet, og jeg tror på du aldrig har kedet dig i et sekund.

Dit motto er: ”Husk at vi skal passe hinanden!”. Og det siger jo det hele.

Jeg er glad for at jeg kender dig.

Eric Erichsen

### Ny bog om Limfjorden

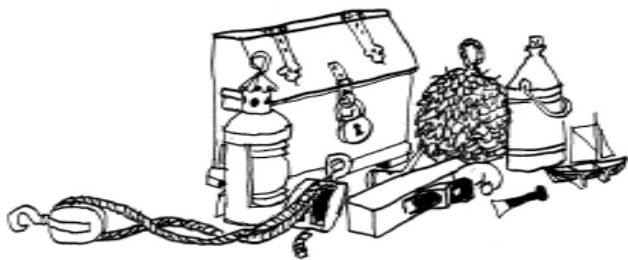
Journalisten, forfatteren og Egå-sejleren Preben Heide har udgivet en ny sejlerguide til Limfjorden. Den har titlen ”Limfjorden set fra søsiden”. Bogen er på 146 sider og er en komplet sejlerguide med luftbilleder og havneplaner over samtlige havne samt markering af et stort antal ankerpladser.

Der er mere at læse og se på bogens hjemmeside [www.limfjordsbogen.dk](http://www.limfjordsbogen.dk)

### EMH- konference i Marseille

European Maritime Heritage's Working Group, Safety Council og Cultural Council har holdt møde i Marseille i januar måned. På dagsordenen stod den på trods af det af de implicerede lande untegnede Memorandum of Understanding stadig uafklarede situation ang. anerkendelse af de forskellige sikkerhedsstandarder for traditionsskibe i de europæiske lande. Der blev drøftet, om EMH skal udarbejde en ny definition for ”traditionelle skibe i drift”, men beslutningen blev, at fastholde Barcelona-Chartrets definition, idet den allerede har fået indgang i EU-kommisionens direktiver. Ud over det arbejdes der p.t. med en kortlægning af den europæiske maritime kulturarv, som af EU vil blive dokumenteret i en European Maritime Atlas. Ligeledes stod den Europæiske maritime dag, den 20. maj 2010, samt EMH-konferencerne i Saixal/Portugal 2010 og Husavik/Island 2011 på programmet.

# Grejbørsen



Se mere på TS' hjemmeside: [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk)  
Hold øje med tilbudene på hjemmesiden. Der kan sagtens komme nyheder mellem bladudgivelserne.

## Sælges:

Ankerkæde 12 mm. kalibreret kæde 50 meter varmgalvaniseret 2000 kr. Kontakt Peter Ladefoged, tlf. 29474321 el. [frilufts-hajen@live.dk](mailto:frilufts-hajen@live.dk)

## Er du den nye generation af træskibskaptajner så er HAVGASSEN til salg

Er du den nye generation, har du gåpåmod og lyst til at skabe, så er her muligheden for at få fingrene i et solidt stykke kulturhistorie. HAVGASSEN anno 1898 trænger til nye bærende kræfter eller en hel ny ejer.

HAVGASSEN er alsidig og i velholdt stand. Et dejligt skib der kan klare mange opgaver, hvad enten det drejer sig om chartersejlad, unge mennesker eller sejlad i udlandet.

Skibet er til salg for 2.100.000 kr. Er det ikke penge som lommerne er fulde af - men er du arbejdsglad og med gåpåmod tilbyder jeg en fordelagtig og realistisk afdrag/leje / partner aftale. Du kan se og læse mere på [www.teamdamstrup.dk](http://www.teamdamstrup.dk)

Kontakt venligst pr. mail på [teamdamstrup@gmail.com](mailto:teamdamstrup@gmail.com)

## Kyri til salg.

Efter mange år i andres hænder er det skib jeg voksede op med kommet i min varetægt. Den trænger til en kærlig hånd – altså en del renovering. Men med kærlig pleje og lidt penge investeret, får du en fantastisk lystbåd. Du kan læse mere om KYRI i ”vinden er vor ” eller på vores hjemmeside [www.teamdamstrup.dk](http://www.teamdamstrup.dk). Da mit ønske er at KYRI bliver restaureret og bragt til sin skønheds fulde igen er prisen sat til 50.000 kr.

Kontakt venligst pr. mail på [teamdamstrup@gmail.com](mailto:teamdamstrup@gmail.com)

## Pakhuset i Rudkøbing søger:

I Pakhuset i Rudkøbing har vi et dejligt værksted, men vores snedkermaskiner er i sørgelig forfatning!

Er der nogen der kan hjælpe os, -høvle, -save, håndmaskiner, alt har interesse.

Vi henter selv, men har ikke mange penge at købe for.

Kontakt Kim på 5059 3424 eller [kimrusseljensen@hotmail.com](mailto:kimrusseljensen@hotmail.com)

## Skibe til salg

Alle de følgende skibe annonceres på [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk) :  
KRISTIAN, EDITH, JOAN, SPURVEN, QAPIUT, Grønlands kutter, ROSITTA, HEJREN, CHARLOTTE, Skagen kutter, VERITAS, INGER KRISTINE, WIEBKE BOHLEN, HAVFRUEN, FREYA, THYRA og ELFRIDA.

## Så er det sørme næsten forår igen.

Vær ude i god tid og bestil din navnestander nu ... og slip for at stå i kø lige før Pinse.



## Asta Graunbøl

Tlf: 2852 6326 mail: [asta\\_graunbl@yahoo.dk](mailto:asta_graunbl@yahoo.dk)

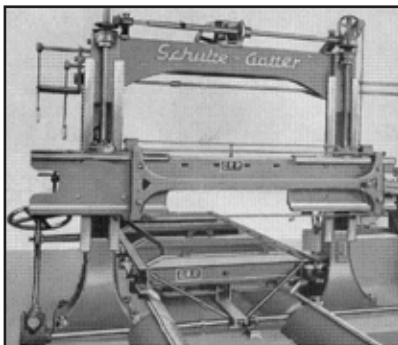
## Alle former for fartøjer modtages i kommission.

Vi har mange ventende købere i vort  
kartotek til mange forskellige former  
for fartøjer.

**Ring uforbindende til os  
og hør nærmere.  
De får altid reel betjening.**

Østsjællands Yacht- og Skibssalgsbureau  
**56 50 68 41 - 40 45 69 41**

Mød os på [www.cmskibe.dk](http://www.cmskibe.dk)



**Specialist i lærk og  
egetræ  
Kapacitet: Længde  
35 m, diam: 1,4 m**

**Som noget nyt  
tilbyder vi høvling  
af tommer op til  
80 cm. i brede  
og 28 m i længden**

## Specialsavværket

Sneglerup Møllevej 10 B · 4571 Grevinge  
Tlf. 59 31 82 28 · Fax 59 31 62 28

Michael Jensen · Mobil 21 60 66 51 · Mogens Hansen · Mobil 23 70 72 28

## SØFARTSUDDANNELSER

HF-søfart  
Maritim Forberedelse



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

**Kyst- og Sætteskippereksamen  
Hold starter i januar og august**

Skibsførereksamen

*Kontakt*

**Marstal Navigationsskole 62531075**

## Kom til Aalbæk Vi elsker træskibe

(mellem Skagen og Frederikshavn)

Kurt Sørensens Skibs- & Bådebyggeri  
sponserer havneafgiften i Aalbæk havn  
det første døgn for alle træbåde,  
der gæster havnen.

## KURT SØRENSENS SKIBS- & BÅDEBYGGERI

[www.kurt-soerensen.dk](http://www.kurt-soerensen.dk)  
[kurt@kurt-soerensen.dk](mailto:kurt@kurt-soerensen.dk)

Sdr. Havnevej 65, 9982 Aalbæk  
Tlf: 9848 9202

# Invitationer

*Alle invitationer er forkortet af redaktionen, de kan ses i deres fulde længde på [www.ts-skib](http://www.ts-skib) under invitationer.*

## Velkommen til Kurs Aalborg

Fra 10. år i træk inviterer Aalborg Kommune alle skibe, der deltagere i kapsejladser Limfjorden Rundt, til gratis at ligge i Aalborg havn. I bedes lægge jer på Aalborg siden fra Limfjordsbroen og østover hen mod honnørkajen.

Fra fredag eftermiddag den 10. september 2010 kan I frit: trække elektricitet fra de kabler der er lagt ud på kajen, benytte de opstillede toiletfaciliteter, benytte den opstillede affaldscontainer, fylde jeres tanke op med ferskvand, skifte besætning, proviantere og nyde Aalborg by, få nogle gode og afslappende dage inden den store fight, deltage i en udsøgt middag på isbryderen ELBJØRN. I er MEGET velkomne til at komme til Aalborg inden den 10. september 2010. Kontakt Aalborg Havn på telefon 99301520 for at få oplyst, hvor I kan ligge.

Vel mødt i Aalborg i 2010

På vegne af Kurs Aalborg

Leo- og Anders Kjær Nielsen, Anders Rieck Sørensen, René Ladiges. Arrangementet er sponsoreret af Aalborg Kommune.

## Historiske havnedage på Asaa havn

den 17. - 18. juli 2010. I den forbindelse håber vi på besøg af gamle træskibe, som derfor kan besøge Asaa havn gratis.

På støtteforeningens vegne.

Poul Erik Pedersen e-mail: [pep@ny-post.dk](mailto:pep@ny-post.dk)

## Flensburg Nautics Regatta

Fredag d. 13.08.2010, SAIL IN – parade Kæmpefyrværkeri

Lørdag d. 14.08.2010, Flensburg Nautics Regatta, Sejrsceremoni, Crewparty

Søndag d. 15.08.2010, SAIL OUT – parade

Med de bedste nautiske hilsener fra Flensburg

Anke & Jürgen Edelhoff

Tilmeldingsinfo findes på [www.ts.skib.dk](http://www.ts.skib.dk) under invitationer

## LOTTE BRINCH FYLDER 90 ÅR

ÅBENT SKIB I NYHAVN,

lørdag d. 11/9 2010, Kl. 13.00 – 17.00

FORENINGEN TIL VETERANSKIBET 5QJX LOTTE

BRINCHS BEVARELSE markerer dagen med en sammenkomst i Nyhavn, hvor alle, der gennem tiderne har haft tilknytning til skibet, som medlem af foreningen, efterkommere af Dolmer, og Thonsen, gaster, herunder fisketure på Øresund, inviteres om bord. Venligst send et praj om deltagelse til [annettedres@hotmail.com](mailto:annettedres@hotmail.com). Læs om LOTTE BRINCH på: [www.lottebrinch.dk](http://www.lottebrinch.dk)

Mange hilsner

Annette Dres, Eric Erichsen, Hagbard Loft og Svend Petersen

## Rudkøbing d. 23.-24. juli

Sejlskibs- og Pakhusforeningen inviterer hermed alle TS-medlemmer til sommerfest.

Vi afholder sejladser fredag aften/nat og lørdag holder vi fest. Vi håber at se rigtig mange skibe.

Af praktiske hensyn er tilmelding nødvendig, senest d. 17. juli, enten til Peer på 4197 2224,

til Lis på 2447 4185 eller på [pakhusetrud@gmail.com](mailto:pakhusetrud@gmail.com)

Se mere på [www.sejlskibogpakhus.dk](http://www.sejlskibogpakhus.dk)

Vel mødt

## Nyhavns Kaffekop 2010, lørdag d. 28/8

Hermed invitation til deltagelse i kapsejladser "Nyhavns Kaffekop", lørdag den 28. august, med mulighed for overnatning i Nyhavns Veteranskibshavn.

Der er skippermøde på WOTAN kl. 10.00. Kapsejladser foregår i et ottetal rundt om Middelgrundsfortet og Flakfortet. Den endelige rute fastlægges dog på dagen.

Efter kapsejladser er der fællesspisning og musik i Nyhavn, hvor vi samles på SVALAN og LARUS.

Spisebilletter: 125 kr. pr. voksen samt 50 kr. pr. barn, 6 -16 år  
Drikkevarer må gerne medbringes, og kan købes til billig pris!  
mere info og tilmelding på [www.nyhavns-skipperlaug.dk](http://www.nyhavns-skipperlaug.dk)

### **Velkommen til jubileumsmarkering på Risør Trebåtfestival 5. - 8. august**

I sommer er det 500 år siden Flåden ble opprettet på kongelig dekret fra København. På den tiden var Norge en del av kongeriket, og vi vil naturligvis markere jubileet på vår side av Skagerrak. Vi ønsker derfor særskilt å invitere alle TS's medlemmer til Risør i år.

Les mer om 500-års-jubileet her: [www.fladen500.dk](http://www.fladen500.dk)  
Påmeldte båter får plass i Risør havn under hele festivalen uten å betale den alminnelige havneavgiften. Opptil fire av mannskapet får gratis festivalpass som gjelder for alle fire dager. Ved påmelding før 1. april bortfaller administrasjonsgebyret på kr 250,- pr båt.

For mer informasjon og påmelding, gå til våre nettsider [www.trebatfestivalen.no](http://www.trebatfestivalen.no).

Med vennlig hilsen og med håp om høy dansk deltakelse i Risør i sommer!

Tove Esnault og Jon Gløersen,  
på vegne av festivaladministrasjonen

### **INDBYDELSE TIL NORDISK SEJLADS**

**28. JUNI - 7. JULI 2010**

Kragerø(N) - Kungshamn(S) - Hanstholm(DK)

Årets sejlads henvender sig til alle traditionelt byggede og / eller riggede sejlskibe med en længde på over 9 meter fra et af de nordiske lande og som primært sejler med unge mennesker. Nordisk Sejlads ønsker at samle unge og gamle sejlentusiaster til nogle sommerdage med behageligt.

Læs meget mere på [www.nordisksejlads.org](http://www.nordisksejlads.org)

### **Tordenskioldsdage 25-27 juni**

I 2010 arrangerer vi for 13 år i træk TORDENSKIOLDSKAGE i Frederikshavn [www.tordenskiold.dk](http://www.tordenskiold.dk)

Vi startede i 1998 med 45 medvirkende og var i 2009 1.200 frivillige + professionelle i historiske klædedragter + 15 sejlskibe (se [www.tordenskiold.dk](http://www.tordenskiold.dk) + se 2009 + se skibe) Vi var især pavestolte af at have besøg af [www.soic.se](http://www.soic.se) + 40.300 besøgende.

### **Tordenskioldsdage i København 3 – 5 september 2010**

Det bliver den folkelige fejring af Den Kongelige Danske Flådes 500 års jubilæum. Vi skal lave en sceneri på Kvæsthusbroen, mennesker og arbejdende skibe, sceneriet skal ligne 1700 tallet.

Se meget mere [www.fladen500.dk](http://www.fladen500.dk)



# Aktivitetskalender 2010

info og data bedes sendt til [andrea@ts-skib.dk](mailto:andrea@ts-skib.dk)

## Maj

21. Træsksbforeningen i Aarhus 25-års jubilæum [www.tsa.dk](http://www.tsa.dk)  
22. - 23. Pinsestævne i Århus [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk)

## Juni

25. - 27. Tordenskioldsdage I Frederikshavn [www.tordenskiold.dk](http://www.tordenskiold.dk)  
28. - 7/7 Nordisk Sejlads [www.nordisksejlads.org/](http://www.nordisksejlads.org/)  
28. - 2/7 Skibsdage på Fejø [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk)

## Juli

17. - 18. Historiske havnedage, på Asaa havn  
21. - 24. Tall Ship i Ålborg [www.tsr10.dk](http://www.tsr10.dk)  
23. - 24. Sejlads og sommerfest i Rudkøbing [www.sejlskibogpakhus.dk](http://www.sejlskibogpakhus.dk)  
25. - 30. Fyn Rundt [www.fyn-rundt.dk](http://www.fyn-rundt.dk)  
20. - 24. Øhavet Rundt [www.tattart.com](http://www.tattart.com)  
31. - 1/8 Bornholms Træbådetræf [www.traebaade.dk](http://www.traebaade.dk)

## August

2. - 4. 2. hajkutter race Nysted-Warnemünde [www.nystedhajkutterrace.dk](http://www.nystedhajkutterrace.dk)  
6. - 8. Maritim weekend i Kalundborg  
6. - 8. Kulturhavn - København [www.kulturhavn.dk](http://www.kulturhavn.dk)  
28. Nyhavns Kaffekop [www.nyhavns-skipperlaug.dk](http://www.nyhavns-skipperlaug.dk)

## September

3. - 5. Tordenskioldsdage i København [www.kulturhavn.dk](http://www.kulturhavn.dk)  
10. - 12. Kurs Ålborg  
11. LOTTE BRINCH 90 års fødselsdag [www.lottebrinch.dk](http://www.lottebrinch.dk)  
13. - 18. Limfjorden Rundt - [www.limfjordenrundt.dk](http://www.limfjordenrundt.dk) (*bemærk start én dag tidligere en normalt*)

## Oktober

30. - 31. Medlemsmøde [www.ts-skib.dk](http://www.ts-skib.dk)

## Udland

### Maj

14. - 16. Flensburg Rumregatta [www.rumregatta.de](http://www.rumregatta.de)

### Juli

8. -> Baltic Sail [www.balticevents.com](http://www.balticevents.com)  
10. -> Tall Ship Race 2010 [www.sailtraininginternational.org](http://www.sailtraininginternational.org)  
13. - 18. Ålands Sjøgagar [www.sjokvarteret.com](http://www.sjokvarteret.com)  
28. -> Nordisk Sejlads [www.nordisksejlads.org](http://www.nordisksejlads.org)

### August

5. - 8. Risør Trebåtfestival [www.trebatfestivalen.no](http://www.trebatfestivalen.no)



*Afsender:*  
Træskibs Sammenslutningen  
v. kasserer Egon Hansen  
Engbjerget 4  
4300 Holbæk