

Indhold

Kalender, side 1	Jubilæum, side 1
Fabel, side 2	Slæbeforsøg og det nye rorophæng, side 4
Skibstræf ved Sottrupskov, side 5	Næste nyhedsbrev, side 8
Navne og adresser, side 8	Portobesparelse, side 8

Kalender

Mandag den 3. oktober kl. 19

Medlemsmøde.
Diskussion af sommerens arrangementer.

Lørdag - søndag den 22. - 23. oktober

Husflidsudstilling på Sønderborg slot.

Mandag den 5. december kl. 18

Medlemsmøde, gule ærter.

Jubilæum 2016



Foto: Lisbeth Simonsen

Den 3. juni var det 25 år siden, at den stiftende generalforsamling blev afholdt. Det skulle naturligvis fejres og en indbydelse blev sendt ud til medlemmerne. Der var tilmeldt over 40 medlemmer, som indfandt sig til det fastsatte tidspunkt sidst på eftermiddagen. Der blev budt velkommen efterfulgt af et kort rids af laugets historie.

Derpå var der aktiviteter i form af vikingespil. Til det formål var der anlagt et par baner på plænen foran Lindeværftet. Nogle hold dystede ivrigt i det dejlige sommervejr om at vælte hinandens soldater og til sidst kongen.

Dernæst var det tid til den lækre festmiddag, som bestod af stegt lam med salat og brød som tilbehør. Ved den efterfølgende kaffe/te fortalte Valbjørn en ny fabel, der til emne havde begivenheder, som kunne have fundet sted ved kysten af Als for mere end 2000 år siden. En fornøjelig og underfundig tale blev holdt af Johannes.

Alt i alt var det et arrangement med en god stemning, som deltagerne syntes at nyde.

N. P. Fenger

Hjortspringfabel nr. 2

Knud V. Valbjørn, Maj 2016

Drengene

Det var en mørk og stormfuld nat.

Augustregnen skyllede ned og gjorde det vanskelig for de to drenge at skimte, hvad der måtte være ude i Als Fjord, måske et skib. Drengene var vej ind ind efter at have hentet ruserne og nettene ude i fjorden.

Deres far, Bjørn, fra bopladsen Stevning havde beordret dem til at bjærge ruserne og nettene i forventning om en kommende storm. Ude i vigen havde de netop fået ruserne med de opblæste svineblærer ombord i kanoen, en gammel stammebåd, da de havde hørt den typiske dumpe trommelyd fra en af de mange padlede skibe, der de sidste mange år var set passere Als Sund og Fjord, drevet frem af en snes padlere.

Drengene, Ulf og Ketil, havde med vinden agten ind, padlet sig ind til den nærmeste sivbræmme, hvor de havde skjult båden uden at have givet sig tid til at tømme ruser og net.

Nu stod de på bredden ved enden af sivskoven og forsøgte at bedømme, hvilken retning det fremmede skib havde. Ville det gøre landgang her i vigen i sikkerhed for den kommende storm? Lyden af trommen blev stærkere og nu dukkede den truende, højt løftede stævne af et skib glimtvis frem i mørket mellem de fejende regnbyger og de høje bølger.

“De kommer herind, vi må advare landsbyerne”. Ingen af de to drenge glemte de blodige beretninger, fortalt igen og igen omkring ilden i de lange vinteraftener, om en landgang af et par skibe for en halv snes år siden.

“Du løber til Dynved og varskor der, få dem til at sende bud til Sjellerup og Eking: Jeg stikker op til far”, råbte Ketil. De to drenge forsvandt i løb.

Om bord

I båden ude i Als fjord herskede udslidthed, båden havde været i gang i 12 timer. Padlernes takt eller rettere sagt den energi, med hvilken de padlede, blev stadig svagere og den høje sø, der havde rejst sig for den kraftige nordvestenstorm gjorde, at bådens hastighed var lav, så lav, at styrmanden havde svært ved at holde retningen op gennem fjorden. Skumsprøjtet stod ind over båden fra stævnen.

Købmanden, der indhyllet i sin kappe, havde siddet midtskibs på dækket med fødderne nede i det skulpende vand i øsebrønden, vendte sig og kravlede agterud hen over tofterne, noget besværet af sin vom. Da han nåede styrmanden råbte han: “Hvad gør vi, vi må i land, kan vi sejle vestover og nå fastlandet”.

“Umuligt”, råbte styrmanden, der også var skipper. “Med den sø klarer vi det ikke, vi må gå med bølgerne ind til kysten på Als, der er en lille vig der direkte vest.”

“Det er risikabelt” råbte købmanden, “Alsingerne er nogle stridsbare folk, jeg har hørt for mange beretninger om dem, vi mister bare vor last”.

“Hellere risikere det end at gå til bunds herude, med den tunge last går vi direkte ned”.

Styrmanden drejede båden styrbord over. og råbte et par kommandoer til mandskabet for at opildne dem til en sidste anstrengelse og mandskabet, der så en ende på den lange dags slid, tog fat og båden styrede med forøget fart med bølgerne agten ind mod vigen, der åbnede sig for dem. Kort tid efter gled båden ind i sivbræmmen.

Da de nåede ind på lavt vand sprang et par af mandskabet overbord og trak båden ind mod bredden, så stævnen kom ind til den faste bred. Resten af mandskabet tumlede over bord og sank udmattede om på bredden.

Skipper sprang i land og begyndte at udstede ordre. “I to tager spyd og lanser og stiller jer op oven for skrænten og holder vagt, I to tager en spand og leder efter en bæk for at få vand, du der går i gang med at tænde bål. I andre, ryd op i båden”. Trevent begyndte de at efterkomme ordrene”. Købmand, hvor megen proviant har vi tilbage”?

“Ikke ret meget, tørfoderet er stort set sluppet op, vi skulle have fået ny forsyning i den næste store fjord på landsiden”

En af mandskabet kom tilbage efter at have forrettet sin nødtørft lidt henne ad kysten.

”Jeg har fundet en kano fyldt med fisk”. ”Glimrende, hent en halv snes, helst torsk og giv dem til bålmanden, så får vi alligevel noget indenbords, før vi i morgen sejler videre”.

Købmanden gik uroligt frem og tilbage på bredden. ”Er det ikke risikabelt at tænde bål, vi kan blive set”? ”Och, der er ingen ude i det vejr”, svarede skipper.

Men der tog han fejl.

I Stevning

Ketils beretning til sin far, Bjørn, om landgangen af den fremmede båd ude ved vigens munding resulteret i kaos. Så tog Bjørn kommandoen som sædvanlig, ”Kvinder og børn går straks ind i østskoven, I kan overnatte i vores jagthytte der, indtil videre. Ran, du løber ned til stranden og observerer. Lad dig ikke ses. Når du har skaffet dig et overblik, kommer du tilbage hertil. I andre får fat i våbnene og gør jer klar til kamp”.

”Skal vi ikke bare løbe derned og få dem nedkæmpet”? Det var Bjørns storebror, Ulf, der som sædvanlig anfægtede Bjørns ordrer. Det var grunden til, at det blev Bjørn og ikke Ulf, der havde efterfulgt deres far som høvding, Ulf var altfor umiddelbar og havde ikke den koldblodighed og eftertænksomhed, som er en høvdings væsentligste kvalitet, derfor havde stammen valgt Bjørn.

”Vi bliver her indtil Ran kommer tilbage, så får vi se, hvad der er fornuftigst”.

Der gik en time, hvor mændene, der var ni i alt inklusive et par halvvoxsne drenge, brugte tiden til at slibe deres spyd og lanser og efterse buer og pile.

Så kom Ran noget forpustet løbende. Han kunne fortælle, at det var et handelsskib, der lå stort set der, hvor drengene havde landsat deres kano. der var fire velbevæbnede krigere, der sammen med en fed mand, sikkert købmanden, sad rundt om et bål og spiste. Ved et andet bål sad vel ti mand, sikkert rorkarlene. Også de spiste. Ingen af dem bar våben. Blandt dem var en myndig mand, nok skipperen, der et par gange var henne at tale med købmanden.

Nogen vagtposter var der ikke.

”Hm” Bjørn rejste sig, ”De udgør sikkert ingen fare for os, men lad os alligevel gå ned til dem. Det skal ikke hedde sig, at man uden videre kan gå i land på Als. Vi behøver ikke vente på hjælp fra de andre byer, vi er nok til at håndtere de par krigere”.

Konfrontationen

Gruppen begav sig i samlet trop ned mod kysten. De blev indhentet af en bevæbnet mand oppe fra Stolbro, der kunne berette, at en halv snes mand derfra var på vej. Han var blevet sendt i forvejen for at meddele dette.

Da stevningfolket nåede ned til stranden, råbte Bjørn de sovende mænd an. ”Hvem er I, hvor kommer I fra, hvad vil I her”? Der blev almindelig tumult, de fire krigere samlede sig om købmanden med våbnene klar, medens rorkarlene i en gruppe noget væk samledes om ham, der nok var skipper.

Købmanden trådte frem. ”Vi har søgt ly her for stormen, vi sejler videre, når stormen har lagt sig”. Han talte et forståeligt nordisk sprog.

”Godt,” svarede Bjørn. ”Lad os se jeres last”.

”Nej. I har ikke med den at gøre”. Købmanden trådte et skridt frem med oprakte hænder.

Et øjeblik senere vaklede ham bagover med et kastespyd i maven. Det var Ulf, der ikke kunne beherske sit temperament.

Livvagterne greb straks til våben og en kort kamp fulgte. Alle de fremmede krigere blev dræbt, to af dem med velrettede pile, de andre med lanser og spyd. Alsingerne mistede én mand, Ulf, der blev genneboret af en lanse og to sårede, der havde fået et par sværdhug.

Bjørn brølede. ”Angrib ikke rorkarlene, ej heller ikke styrmanden”. Han nærmede sig styrmanden. ”Hvem er du”?

Styrmanden fortalte på gebrokkent nordisk, at han var blevet hyret af købmanden for at bringe en last våben op nordpå, han havde skaffet sig en båd og fået fat i en halv snes trælle som rorkarle, mange af den vist her fra Norden.

”Hvem af jer er herfra”? Otte af rorkarlene, der alle havde smidt sig på jorden, ventende på en hurtig

død, rejste sig tøvende.

”Godt” sagde Bjørn, ”I er velkommen her på Als, vi har masser af jord at opdyrke, I andre kan sammen med styrmanden tage af sted i morgen, når stormen har lagt sig. I kan tage vores gamle kano, sejle over til fastlandet og derfra vandre sydover”

”Det var et godt bytte” tænkte Bjørn, ”En gammel kano i bytte for et rigtigt skib”.

Men han tog fejl.

Afslutningen

Bjørns folk ryddede op på valpladsen, afklædte de dræbte krigere, der blev hængt op i træer nord for stedet på et sted, hvor passerende både kunne se de svajende lig (”Så kan man se, at man ikke uden videre kan gå i land på Als”, tænkte Bjørn. Da dukkede folkene fra Stolbro op. De blev anført af Goden, den lokale præst for hele området.

Han var iført sin lange kjortel og havde sit lange hvide skæg blafrende i vinden, medens alle andre Alsingere var glatragede.

”Nå, I har klaret sagen, blev det til kamp”?

Ja, det måtte Bjørn medgive.

”Ja så må al fjendens våben og udstyr ofres til guderne i Hjortspring sø”

”Også båden”? Bjørn havde sine forudannelser.

”Ja, også båden, vi tager den med os nu og slæber den op ad Stolbro bæk. Så kan vi alle overvære ofringen i morgen eller rettere sagt dagen efter”.

Stolbrofolket begyndte at slæbe båd med al den last hen ad stranden for at nå til bækkens udløb.

Bjørn så langt efter båden. ”Der mistede jeg en kano uden at få noget til gengæld”, tænkte han. ”Nå jeg må jo holde ord, skipperen tager kanoen, men den var jo også gammel og skulle snart udskiftes”. ”Har vi egentlig vundet noget”?

I spidsen for sine folk travede Bjørn opad mod Stevning. Bagerst gik fire rorkarle, der bar Ulf på en bære af sammensurrede grene.

”Ja, vi mistede Ulf”. Endskønt det var hans bror, følte Bjørn sig lettet ved brorens død. ”Vi mistede den gamle kano, nå skidt. På den positive side fik vi otte nye mand til øen, en betydelig gevinst, og vi fik vist de forbigående skibe, at man betræder ikke Als sådan uden videre. Det skal styrmanden nok fortælle videre. Også ligene af krigerne i træerne er vel også en advarsel, der er til at føle på”.

Regnen og stormen var stilnet af.

Slæbeforsøg og afprøvning af det nye rorsystem

Tirsdag den 12 juli blev Tilia søsat ved slæbestedet ved roklubberne i Dyvig. Båden blev staget ud og derpå taget på slæb af en jolle ved navn Albatros. Inden roret blev sat i vandet, skar Tilia noget ud fra side til side. Derpå blev roret sat i vandet. Vi lærte, at Tilia ikke må gøre fart, når roret sættes i vandet eller trækkes op. Så snart roret var monteret, var det let at få Tilia til at følge det slæbende fartøj. Der blev udført en 180 graders drejning mod bagbord og Tilia fulgte fint med. Derpå blev båden taget på land og transporteret tilbage til lindeværftet. Ved sejladserne gjorde vi følgende erfaringer:

1. Der skal være bedre styr på udstikningen af slæbetrossen
2. Der skal være bedre kommunikation mellem Tilia og det slæbende fartøj. Mobiltelefoner vil være velegnede.

Efter sejladserne er der udført et par forbedringer af rorsystemet, som gør det lettere at montere og demontere roret. Der er lavet enurring på bugserlinen, således at den ikke kan skrabe mod det forreste horn.

N. P. Fenger

Historisk skibstræf ved Sottrup Skov 2016

I lighed med sidste år arrangerede Hjortspringbådens Laug, Nydam Bådens Laug og Sebbe Als et historisk skibstræf ved Sottrup Skov. I modsætning til sidste år blev det besluttet kun at gennemføre det i Weekenden den 30. og 31. juli. Fredag den 29. var vejret godt og Tilia, som var klargjort i forvejen, blev transporteret til Dyvig og sat i vandet. Båden bliver søsat med agterenden forrest og skal vendes før sejladsen og slæbningen kan begynde. Manøvren var ikke helt let at gennemføre, men det lykkedes og snart var Tilia på slæb efter Albatros, som viste sig at være velegnet til opgaven. Igennem Stegs Gaf hjalp padlerne med for en sikkerheds skyld og der var ingen problemer. Herefter gik det stille og roligt mod Sottrup Skov. Det var aftalt, at kommunikationen mellem Tilia og Albatros skulle foregå ved hjælp af mobiltelefoner. Det gik fint at modtage beskeder fra Albatros til Tilia. Den anden vej lykkedes det ikke. Det skyldes, at motorstøjen på Albatros var for kraftig til at man kunne høre ringetonen. Om bord på Tilia derimod var der ikke megen støj og ringetonen og beskederne gik fint igennem. Ved passagen af Snobæk Hage gik vi næsten ud til Sømærket. Det skyldes, at de to skippere på henholdsvis Albatros og Tilia begge er vant til at fører sejlbåde med en betydelig større dybgang og derfor er ret forsigtige. Et besætningsmedlem på Tilia, som er vant til at ro i dette farvand, fortalte, at med den ringe dybgang for både Albatros og Tilia kan man gå langt tættere på Land. Dette blev taget til efterretning under hjemrejsen. Efter cirka to timers sejlads kunne vi lægge til på sydsiden af Nydam Bådens bro kl. 18. Samtidigt var vores telte og andet udstyr ankommet ad landevejen. Vi var således netop nået frem til spisetid og blev bænket i nausten. Her indtog vi et udmærket måltid skipperlabskovs i godt samvær med deltagerne fra de øvrige laug.

Lørdag den 30. juli



Foto: N.P. Fengler

Foruden skibe fra de tre laug, som samarbejdede om dette historiske skibstræf, var der Freya Byrding på gæstebesøg. Dette fartøj er en kopi af et vikingskib, der kendes som vrage nr. 3 fra Skuldelev. Det ligger normalt i Hejlsminde. Der medvirkede således hele fem skibe, idet Sebbe Als laug også medbragte Ottar, som er en kopi af en færø-båd. Ved skippermødet kl. 9 blev det vedtaget at sende alle skibene på vandet kl. 11 i det gode vejr. Vikingskibskopierne gik naturligvis for sejl, men kom ikke ret hurtigt frem, idet vinden var svag fra nordvest. Strømmen var desuden imod og gjorde det vanskeligt at krydse tilbage, når de kom sydfra.

Tilia viser sig som sædvanligt som et fartøj, som drives hurtigt frem ved padling, selv om besætningen ikke har særlig stor rutine. Vi sejlede et par gange tæt forbi broen og det vakte opsigt, når vi passerede til den dumpe lyd af trommen, som gav takten til padlerene. I et kort øjeblik hilste vi ved at holde padlerne lodret i vejret med bladet i langskibs retning.

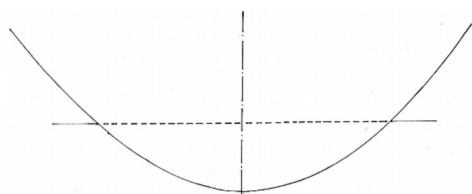
Om skibene

Et formål med dette skibstræf var at vise udviklingen i skibsbygning gennem en periode på 1000 år. Det er derfor interessant at beskrive nogle karakteristiske træk i denne udvikling. Tilia er en kopi af Hjortspringbåden, hvor den originale båd er fra cirka 350 år f. Kr. Her var de brede bord syet sammen med plantefibre. I bordene er der udhugget klamper, hvortil spantesystemerne er surret. Som materiale er benyttet lindetræ. Det er næppe særligt holdbart, men har sikkert været tilgængeligt på det sted, hvor den oprindelige båd blev bygget. Stævnene består af store udhuggede træstykker og er forsynede med de karakteristiske horn, der minder om de både, som man kender fra bronzealderens helleristninger. Båden drives frem ved padling.

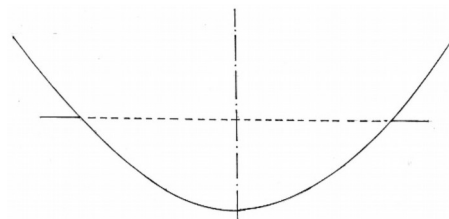
Det næste skridt i udviklingen er repræsenteret ved Nydam Tveir, som er en kopi af en båd

fra 300 år e. Kr. På dette tidspunkt var man gået over til at samle bordene med jernklinknagler. Men der var stadig udhugget klamper i bordene og spanterne var surret til bordene. Som materiale er benyttet egetræ. Det er en ret holdbar træsort og har været benyttet til skibsbygning senere hen i al den tid, hvor man har bygget skibe af træ. Man var nu ophørt med at udruste båden med horn og stævnene var nu mere spinkle og nærmest en forlængelse af kølen. I stævnene var der udhugget en fals, kaldet spunding, hvori bordene lander. I modsætning til Hjortspringbåden, som padles, drives nydambåden frem ved hjælp af årer, som hviler i årekejerper.

Det næste led i udviklingen er vikingeskibene, som var repræsenteret ved Sebbe Als og Freya Byrding, Tidsmæssigt er det en periode cirka 900 år e. Kr. Man var nu gået bort fra det omfattende arbejde med at udhugge klamper i bordene og har fæstnet spanterne direkte i bordene. Alle tre både er klinkbyggede, hvilket vil sige, at bordene overlapper hinanden. Det foregår ved, at bordene sættes sammen som en skal og spanterne indsættes hen ad vejen. I modsætning hertil er den såkaldte kraelbygning. Her starter man med at bygge spanterne sammen og beklæder dem derpå med bordene, som støder op mod hinanden kant mod kant. Denne bygningsmetode blev fremherskende senere hen i historien og var mere hensigtsmæssig til de stadig større skibe som der blev behov for. I vikingetiden var sejlet blevet en almindelig form for fremdrift. Men årer blev stadig anvendt. Sebbe Als, som er en kopi af et krigsskib, er udrustet med mange årer. Dette giver en god manøvrevevne, som er nyttig i en kampsituation. Til længere rejser har man givet vis brugt sejlet. Det vil være meget udmattende at ro et vikingeskib mod vind og sø, når det blæser meget. Når dette har været tilfældet, har man sikkert ventet indtil vinden blev mere gunstig. Freya Byrding er en kopi af et handelsskib og har kun ret få årer. De har sikkert kun været i brug ved manøvrer som for eksempel ved anløb af en bro. Ligeledes kan de være til hjælp ved stagvending i høj sø.



Figur 1: Hjortspringbådens middelspant

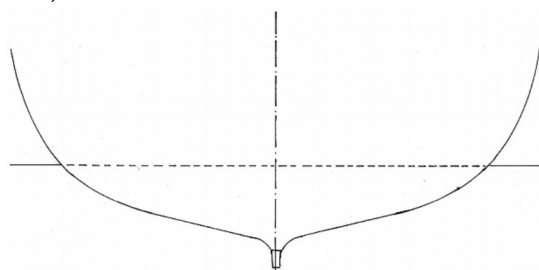


Figur 2: Nydambådens middelspant

Lad os se lidt på udviklingen af skibsskrogets facon. Figur 1 viser Hjortspringbådens middelspant og figur 2 det tilsvarende for Nydambåden. Man bemærker, at de to både har næsten samme facon af middelspantet og at den del af det, som er under vandlinjen, er næsten cirkelformet

Det kan vises, at et cirkulært middelspant giver det mindste areal af den del af skibsbunden, som er under vandlinjen. Det betyder populært sagt at friktionen mellem vandet og skibsbunden bliver så lille som muligt. Bådene bliver derfor lette at drive frem ved padling og roning. Det skal bemærkes, at moderne både til kaproning har en facon, som ligner den, som de to oldtidbåde har.

Figur 3 viser et middelspant, som er karakteristisk for et vikingeskib. Skibene har nu fået en køl, som medvirker til at reducere afdriften, når man sejler med vinden tværs eller foran for tværs. Ved en sammenligning med de to forrige figurer ser man, at bredden i vandlinjen nu er meget større i forhold til dybgangen. Samtidigt ser man, at der er mere areal under vandlinjen ude i siderne. Når skibet krænger, vil skroget derfor trykkes ned i vandet til den side, hvortil det krænger. I den modsatte side vil skroget blive løftet op. Det betyder, at opdriften flyttes ud til den side, hvortil skibet krænger. Dette vil modvirke krængningen og skibet bliver mere stabilt, hvilket er



Figur 3: Middelspant af et vikingeskib

krængningen og skibet bliver mere stabilt, hvilket er

en fordel, når der sejles med sejl. Til gengæld vil arealet af skibets bund i forhold til skibets størrelse blive større i henhold til det, som beskrevet i det forrige. Det bevirker en større modstand mod fremdrift. Dette er således den pris, som må betales for den forbedrede stabilitet. Konstruktion har alle dage været en afvejning af fordele og ulemper.

Søndag den 31. juli

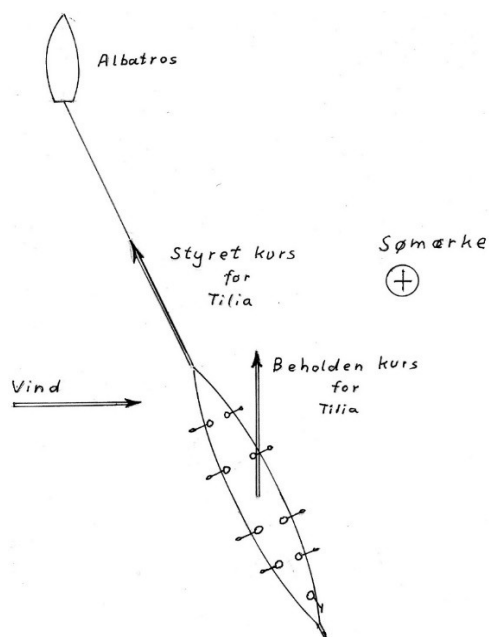
Søndagen oprandt med fint vejr og der blev lejlighed til flere sejlads i dagens løb. Tilia var fortøjet på sydsiden af broen med forstævnen udad. Det var derfor ret let at stage båden ud, sænke roret og begynde at padle. Derimod var det mere kompliceret at løbe ind til broen. Denne manøvre er i høj grad besværliggjort af bådens horn. Der er en ret ringe vanddybde og Nydam-folkene har rammet nogle pæle i for at markere, hvor langt Nydam Tveir må sejle ind uden at gå på grund. Disse pæle rager kun ganske lidt op over vandet og er derfor vanskelige at se. Tilia må under ingen omstændigheder sejle ind i disse pæle, da det kan give store skader på båden. Under indsejlingen skal Tilia vendes, således at forstævnen peger udad, når båden ligger ved broen. Roret skal løftes således at det ikke rammer bunden. Man er nok tilbøjelig til at gøre dette i god tid for en sikkerheds skyld. Men så er styringen vanskelig. Under disse omstændigheder er stagerne en god hjælp. Men vinden tager i båden således at den driver sidelæns og retningsstabiliteten er ikke god ved de lave hastigheder. Derfor er det ikke helt let at stage båden ind til broen. Under den sidste af dagens sejlads vovede vi at gå inden for den sidste af de omtalte pæle. Det gav lidt ekstra plads og Tilia blev sejlet til broen uden problemer.

Den officielle del af arrangementet sluttede kl. 16 og vi besluttede at sejle Tilia hjem til Dyvig med det samme. Årsagen var, at der var varslet uroligt vejr de følgende dage. Tilia blev nu taget på slæb af Albatros og turen gik fint. Ved passagen af Snobæk Hage gik vi langt tættere på land end på udturen og det forløb udmærket. Under passagen af Stegs Gaf blev der igen padlet for at være på den sikre side såfremt der skulle opstå en uventet situation. Vinden var nu frisket op og kom fra vest. På et vist tidspunkt var vinden på tværs af sejlrretningen og Tilia havde en stor afdrift således som vist på figur 4.

Som det ses af figuren er den beholdne kurs (Kursen over havbunden) for Tilia parallel med kursen for Albatros, men forskudt en del. Selv om der blev padlet og givet ror til drejning mod bagbord, var det kun i nogen udstrækning muligt at få Tilia længere op mod vinden. Årsagen er den, at træk i slæbelinen vil mindskes, når der padles. Herved vil Albatros gå hurtigere og der vil igen være et træk i slæbelinen og Tilia vil stadig blive tvunget til at følge en styret kurs hen mod agterenden af Albatros. Som omtalt var det ikke muligt at få mobil-kontakt til Albatros, men der var heldigvis tilstrækkelig afstand til passage af sømærkerne og alt gik godt. Konklusionen af dette bliver derfor, at det slæbende fartøj skal være opmærksom på dette problem og holde godt klar af sømærkerne. I en snæver sejlrende som Stegs Gaf kan der også opstå problemer hvis der kommer modgående skibe samtidigt med at et sømærke skal passeres. Det var heldigvis ikke tilfældet ved denne lejlighed. En løsning kan være at gå læ om mærket. Men det forudsætter, at der er tilstrækkeligt dybt. Det er der nogle steder, men ikke alle steder i Stegs Gaf.

Endeligt kunne vi løbe Tilia ind mod slæbestedet og tage hende på land og transportere fartøjet hjem til Lindeværftet.

N. P. Fenger



Figur 4: Slæbning med vinden tværs

Navne og adresser

Formand	N.P. Fenger, Søbakken 14, 6430 Nordborg, tlf. 74 45 04 30, e-mail: formand@hjortspring.dk
Næstformand	Lisbeth Simonsen, Oldenorvej 6, Dyvig, 6430 Nordborg, tlf. 50 62 43 20, e-mail: naestformand@hjortspring.dk
Kasserer	Sonja Madsen, Ugebjergvej 15, 6430 Nordborg, tlf. 21 81 40 38, e-mail: kasserer@hjortspring.dk
Sekretær	Barbara Mai, Brushøjvej 21A, Holm, 6430 Nordborg, tlf. 74 49 19 69, e-mail: post@hjortspring.dk
Øvrige	Åse Ditlefsen Ferrão, Stegvej 2, 6430 Nordborg, tlf. 27 50 10 68, e-mail: post@hjortspring.dk Gunnar Poulsen, Ugebjergvej 22, Svenstrup, 6430 Nordborg, tlf. 60 85 18 07, e-mail: post@hjortspring.dk Johnny Christensen, Runevænget 61, Guderup, 6430 Nordborg, tlf. 22 41 25 21, e-mail: post@hjortspring.dk
Redaktion	Lauget, e-mail: pr@hjortspring.dk
Lindeværftet	Dyvigvej 11, Holm, 6430 Nordborg
Internet	http://www.hjortspring.dk

Næste nyhedsbrev

Det næste nyhedsbrev udsendes den 1. december 2016 og eventuelle indlæg skal være indsendt inden den 15. november. Indlæg sendes til: Lauget, e-mail: pr@hjortspring.dk

Få dit Nyhedsbrev elektronisk, send os din e-mail adresse!

Dette Nyhedsbrev findes også på vores hjemmeside
http://hjortspring.dk/da_nyhedsbreve_01.php.

Og som sider med de enkelte artikler og i arkivet som en printbar fil (PDF) på
http://hjortspring.dk/da_nyhedsbreve_99.php,
sammen med alle tidligere nyhedsbreve.

Du kan tilkendegive dit ønske om at få den elektroniske udgave ved at sende en e-mail med din egen e-mail adresse til pr@hjortspring.dk.