

Nordisk Sejlads er navnet på en venskabelig kapsejlads, der hvert år sejles med traditionelt riggede skibe fra Norge, Sverige og Danmark.

Kapsejladserne begyndte i 1990 med en rute, der gik fra Arendal i Norge forbi Risør og til Sæby i Danmark. Herefter sejlede skibene videre til mål ved Lysekil i Sverige. Siden har Nordisk Sejlads været afholdt hvert år i slutningen af juni og begyndelsen af juli på Skagerak og Kattegat.

Gennem årene har sejladserne foregået med to kapsejladser og en mellemliggende venskabssejlads med muligheder for besætningsbytte mellem skibene. Før og efter sejladserne ligger skibene gerne en til to dage i havn og kan i den forbindelse være attraktive for havnen, byen, dens borgere og turister.

Følgende byer har været besøgt: Arendal/Risør, Lillesand, Grimstad, Tønsberg, Moss, Frederikstad, Sandefjord, Stenungsund, Strømstad, Kungshamn, Lysekil, Falkenberg, Skärhamn, Öckerö, Uddevalla, Varberg, Sæby, Skagen, Hirtshals, Hals, Aalborg, Hobro, Grenå, Ebeltoft og Strandby.

Ideen med sejladserne er at øge den nordiske forståelse og det nordiske samarbejde ved en fredelig kappestrid på de farvande, der altid har bundet de nordiske lande sammen. Ligeledes at skabe kontakt og venskab mellem skibenes besætninger, der for en stor del er unge mennesker. Normalt deltager 35-40 skibe med et samlet besætningstal på omkring 500. Byer og havne har forskellige arrangementer for besætningerne. Selve kapsejladserne overvåges af et følgefartøj, og al radiokommunikation foregår på de skandinaviske sprog.

Succesen med Nordisk Sejlads er for længst slået fast, og for mange skibe og deltagere er det fast rutine at være med.

Nordisk Sejlads

23. juni – 3. juli 2003

Kristiansand
Harre Vig
Aalborg
Stenungsund



Kristiansand 23. – 25. juni

Kapsejlads - første etape 25. – 26. juni:
Kristiansand til Thyborøn

Harre Vig 27. – 28. juni

Venskabssejlads - anden etape 28. juni:
Harre Vig til Aalborg

Aalborg 28. – 30. juni

Kapsejlads - tredje etape 30. juni – 1. juli:
Aalborg til Stenungsund

Stenungsund 1. – 3. juli

Velkommen til Nordisk Seilas 2003

Så ble det endelig sommer. I hvertfall i henhold til kalenderen, så vi får håpe at værgudene sender store porsjoner sol og varme, og kanskje også en passende porsjon vind. Det skal jo tross alt seiles.

Hvert år samler Nordisk Seilas store og små, unge og gamle, skåringer og gamle sjøulker til vennskapelig kapseilas i nordiske farevann. I år skal det seiles fra Kristiansand til Aalborg, og fra Aalborg til Stenungsund. Vi samles til frisk seilas og sosialt fellesskap. En god blanding av moro og alvor. Uansett hvor vennskapelig seilasen er, er konkurranseelementet til stede. Ingen har noe i mot å få en god plassering.

Med vennlig hilsen

Nina Schjoldager

Nina Schjoldager
formann for Nordisk Seilas

Det har slått meg at vi i Nordisk Seilas aldri har laget resultatlistene basert på nasjonalitet. Dvs. at båtene kun konkurrerer i klasser. Fellesskapet er basert på den felles maritime kulturarv, og skutene som bandt landene sammen før i tiden, fortsetter med det, bare på en annen måte.

Det er ikke så viktig å slå svenskene. Det er viktigere å utfordre sine egne kunnskaper, sitt eget fartøy og sitt eget mannskap. Og ikke minst sin egen utholdenhet.

Velkommen og vel møtt i Kristiansand, Aalborg og Stenungsund!

LEDELSESGRUPPEN I NORDISK SEJLADS:

Fra Sverige:

Anders Carlsson (sekretær)
Jennie Seimark
Kent Andersson
Fredrik Olindersson
Göran Hahne

Fra Danmark:

Bo Rasmussen
Kirsten Koldbye
Susanne B. Hansen
Tim R. Schjoldager

Fra Norge:

Grete Syverstuen (kasserer)
Vidar Mathisen
Knut Birger Nilssen
Nina Schjoldager (formand)

Regattakontor: + 45 40 68 88 08

www.nordisksejlads.org

Sejladsgruppen: +45 20 81 88 08

www.nordisksejlads.org

www.nordisksejlads.org

Programbladet for Nordisk Sejlads udgives af Nordisk Sejlads i samarbejde med årets værtshavne.

Redaktion: Susanne B. Hansen, Nordisk Sejlads, susanne@nordisksejlads.org

Tryk: GP-Tryk A/S, Grenaa.



Seglatsen

I år går seglatsen mellan Kristiansand i Norge, Aalborg i Danmark och Stenungsund i Sverige. Det blir en traditionell seglats, vilket innebär två kappseglatser och en vänskapsseglats, vilken skall hållas i Limfjorden i Danmark. Det är redan många skutor anmälda, så det kommer att bli hård konkurrens.

Måndagen den 23 juni 2003 samlas skutorna i Kristiansand. På tisdagen den 24 juni ligger alla skutorna förtöjda vid kaj ("hamndag"), det finns då möjlighet till att gå ombord för att få sig en glimt av skutlivet, besättningsmedlemmarna deltar under dagen i Kristiansands program.

På onsdag morgon den 25 juni gör skutorna sig klara för kappsegling, startskottet går kl. 10.00 ute på fjorden. Startlinjen blir mellan Kinnskjær fyr och följefartyget MHV 808 Lyra. Härifrån är det fri-seglats ner till Thyborøn i Danmark, där mållinjen är mellan Havmolen på Agger Tange och Lyra, utanför inseglingen till Limfjorden. Banans längd blir ca: 85 NM.

Den 27 juni samlas skutorna i naturhamnen Harre Vig i Limfjorden, skutorna kommer att ligga uppankrade ute i viken. I år skiljer sig denna delen av seglatsen lite från andra år, vi kommer nämligen att mötas upp i naturhamnen innan vi seglar ut på vänskapssegling. På kvällen blir det dock sedvanlig

grillning på stranden, då vi sitter ner och har det mysigt tillsammans.

På lördagen den 28 juni är det då dags för vår omtalade vänskapssegling, det finns då möjlighet för besättningsmedlemmarna att segla ombord på någon av de andra skutorna. Man seglar oftast, på denna etappen, ombord på en skuta med en annan nationalitet. Bl.a. för att leva upp till Nordisk Seglats stadgar, om att främja den nordiska förståelsen bland ungdomar. Seglatsen går i år mellan Harre Vig och Aalborg, på Limfjorden. Banans längd blir mellan 50–78 NM, beroende på mastehöjden. Sallingsundbrons genomseglingshöjd är 26 m, detta avgör om man seglar nord eller syd om ön Mors.

Söndagen den 29 juni är "hamndag" i Aalborg, besättningsmedlemmarna kommer att delta i kommunens program.

Måndagen den 30 juni 2003 startar sista kappseglatser. Startlinjen är planlagd till att gå mellan Hals Barre fyr och följefartyget MHV 808 Lyra, med paradsegling ut från Aalborgshamn. Från starten skall Hals Barre fyr hållas om styrbord, östbojen på Kobbergrund hållas om babord, Fladen LFI 8s 9M F1 Y 3s skall rundas om babord och därifrån seglas det upp mot Hätteberget FL(2) WRG 12s 21M i den svenska skärgården. Hätteberget hålles om styrbord och efter det hålles Åstol om babord. Mållinjen kommer att gå under Tjörnbron, mellan Källön och Almön. Banans längd blir ca: 126 NM.



Det förväntas att de flesta av skutorna anlöper Stenungsundshamn under tisdagen den 1 juli, den officiella "hamndagen" är dock den 2 juli, då besättningsmedlemmarna deltar i kommunens program.

Torsdagen den 3 juli 2003 lämnar de flesta skutorna kajen, för att fortsätta sommarens seglingsprogram.

Seglatsgruppen ser framemot att ännu en gång få följa och leda seglatserna från följefartyget. MHV 808 Lyra och vi önskar alla deltagare god vind i seglena under årets Nordisk Seglats 2003.

*På seglatsgruppens vägnar
Jennie Seimark*



Fotos: Nordisk Sejlads 1998

NORDISK SEJLADS 2004

Nordisk Sejlads byder alle skibe, besætninger og publikum velkommen til **Nordisk Sejlads 2004**, årets værtshavne bliver:

MARSTRAND, Sverige

SÆBY, Danmark

KRAGERØ, Norge

På gensyn i 2004



Kristiansand, Norge

Kong Christian den 4. av Danmark og Norge grunnla vår vakre renessanseby i 1641 med beliggenhet lengst ute mot Skagerrak og Nordsjøen. Selvfølgelig var det med tanke på ressursene som stod i fokus. Eiketømmer til den store danske flåten, laks fra våre to elver, lune havner og ikke minst oppkreving av toll fra de mange handelsskip som hadde første landkjenning i Norge.

Takket være naturgitte ressuser, fremsynte handelshus og redere som opererte en av verdens største seilskipsflåter, la dette grunn-



laget for vår moderne by i dag. En by vi er stolte av, en by vi mer enn gjerne ønsker våre tilreisende gjester i Nordisk Seilas velkommen til. Gjester som viderefører vår felles stolte seilskips tradisjon.

Kristiansand er Norges 5. største by med ca. 75.000 innbyggere, og "Den blide Sørlending" er begrepet omverdenen har av menneskene her. Det er vel vår vakre natur som har satt preget. Tusenvis av holmer og skjær med utallige uthavner verner land mot hav. Norge definerer Kristiansand som Norges turistby nr. 1, og det er vi. Ca. to millioner reisende bare via fergene til og fra Hirtshals, Göteborg og Newcastle i tillegg til alle øvrige feriegjester, gir dette byen et yrende liv.

Opplevelsene står i kø med fart og spenning. Et pulserende restaurantliv som er viden kjent, handlegaten "Markens" hvor ungdommen treffes på de mange utestedene. Attraksjonslisten er lang og foruten bading og soling byr denne på historisk/maritimt museum, kunstgallerier, Norges største Dyre- og Fritidspark, festivaler, golf, laksefiske, veterantog, kanonmuseum, botanisk museum m.m. Seil og motobåter fra neste hele Norden finner sjøveien til vår gjestehavn ved byens Strandpromenade. Her har også ungdommen sin egen badestrand "Bystranda" - rent vann og yrende sommerliv i sjø og på land.

Vi ønsker Nordisk Seilas velkommen til vår by, og lover å gjøre besøket til en minnerik opplevelse.



Nordisk Seilas i Kristiansand 22. juni – 25. juni

Søndag den 22. juni

11.00

Skipene ankommer
Gudstjeneste

Mandag den 23. juni

15.00 – 17.00

17.30

18.00

21.00

22.00

23.00

Skipene ankommer
Dusjanlegget åpent
Klargjøring for konvoi
Konvoi, paradeseilas
Bål på Odderøpynten
Konvoien til kai
Fyrverkeri fra Lagmannsholmen

Tirsdag den 24. juni

07.00 – 10.00

09.45

10.00 – 12.00

13.00 – 14.00

14.30 – 16.30

17.00

15.00 – 17.00

15.00 – 17.00

18.00

18.30

19.00

19.30 – 22.30

06.00 – 08.00

Dusjanlegget er åpent
Deltakere må være klare ved Konkurranssområde
Konkurrans for besetning
Lunch for skippere m.fl.
Omvisning veteranskipsverft
Skippermøte
Åpent skip
Dusjanlegget åpent
Avgang Marsj "tog" fra Skagerrakfisk - Samsen
Premieutdeling fra konkurranser
Bespising/Omvisning på huset
Arrangement Samsen
Dusjanlegget åpent

Onsdag den 25. juni

08.00

10.00

Fartøyene forlater havn
Seilassen starter ved Kinn





Aalborg, Danmark

Aalborg var i 1999 sluthavn for Cutty Sark Tall Ship's Race med 80 sejlskibe, 3.000 besætningsmedlemmer og 700.000 besøgende. Arrangementet blev en kæmpesucces og vi ser derfor frem til, at Nordisk Sejlads gæster Aalborg og byder velkommen til skibe, besætninger og besøgende i Aalborg.

Aalborg er hjemby for mange tilbagevendende begivenheder såsom Skandinaviens største karneval, 4. juli festen og Ungdomslegene for tusinder af unge mennesker fra alle vore venskabsbyer.

Vor forlystelsesgade er verdenskendt og Skandinaviens største kongrescenter har året rundt musicals, operaer, balletter, teater og udstillinger på repertoire. Kulturlivet byder også på et operakompagni, museer, en zoologisk have og et tivoli.

Limfjorden strømmer gennem centrum af Aalborg – Danmarks 4. største by. I bycentret findes hundred år gamle gader med yndige små huse og et stort udvalg af butikker.

Byens indbyggere elsker at deltage i festlighederne. Gæstfrie, selskabelige og udadvendte som de er, er de stolte af at vise deres festlige by frem.

Aalborg – sportens, kulturens og glædens by – byder Nordisk Sejlads velkommen i 2003!



Nordisk Sejlads 2003 i Aalborg

Program 28.06.03 - 30.06.03

Lørdag den 28.06.03

- 16.00-18.00 Skibene ankommer til Aalborg
- 17.00-21.00 Mulighed for badning i Svømmehallen Haraldslund – bustransport fra havnen
- 16.00-22.00 Restauranterne på havneområdet har åben og der vil være udendørs servering

Søndag den 29.06.03

- 10.00-22.00 Restauranterne på havneområdet har åben og der vil være udendørs servering
- 10.00-17.00 Følg opbygningen af en sjægte. Limfjordens Træskibslaug viser og fortæller om, hvordan man bygger en sjægte. Det vil være muligt at få en gratis sejltur i en sjægte eller i en kølbåd
- 10.00-11.00 Åbent skib
- 11.00-12.00 Reception på Aalborg Rådhus
- 12.30-14.00 Skippermøde med frokost på Slotshotellet
- 14.00-16.00 Åbent skib
- 13.30-16.00 Konkurrencer på Fjordmarken for besætningerne
- 17.00-18.00 Parade fra havnen til Gammeltorv
- 18.30-21.00 Mulighed for badning i Svømmehallen Haraldslund – bustransport fra havnen

Mandag den 30.06.03

- 08.00 Skibene sejler mod Stenungsund

Kurs Aalborg – Til alle skibe og besætninger

I forbindelse med kapsejladserne "Limfjorden Rundt 2004", inviterer Aalborg By alle skibe til Aalborg Havn.

Fra fredag den 5. september 2004 til tirsdag den 9. september 2004 stilles der gratis vand, el og renovation til rådighed for skibene. Derudover opstilles der toilet- og brusefaciliteter på kajen ved "Knasten".

Mandag den 8. september 2004 kl. 19.00 er alle skippere og besætningsmedlemmer, der er fyldt 18 år, inviteret til en gratis 2 retters menu inkl. kaffe/te på "Restaurant Papegøjehaven". Drikkevarer sælges til særdeles rimelige priser. Efter spisningen stilles keglebaner m.v. gratis til rådighed. Da der er begrænset deltagerantal, bedes I tilmelde jer senest den 1. september 2004 til Rene Ladiges (9817 9624 – rene.ladiges@get2net.dk) eller til Leo Kjær (9817 1291 – lkn@nielsen.mail.dk).

Venlig hilsen
Rene Ladiges



See You in Aalborg

2004



The Tall Ships' Race 2004 i Aalborg

I dagene fra den 30. juli til den 2. august 2004 er Aalborg igen vært for The Tall Ships' Race 2004 i Aalborg.

Ruten går Antwerpen (Belgien) 21.-24. juli, Aalborg (Danmark) 30. juli - 2. august, Stavanger (Norge) 7.-10. august 2004 og Cuxhaven (Tyskland) 15.-18. august 2004.

Da Cutty Sark Tall Ship's Race gæstede Aalborg i august 1999, blev det en kæmpesucces og en begivenhed, der gav genlyd ikke blot i Aalborg men også ud over landets grænser.

Med 700.000 besøgende og 80 skibe med 3.000 besætningsmedlemmer var Aalborg og Nørresundby ramme om den største folkefest i Aalborgs historie.

Det er vores målsætning at skabe en lignende folkefest som i 1999, dog krydret med en række nye events på og omkring fjorden.

Vi håber meget, at de deltagende skibe i Nordisk Sejlads 2003 vil ligge vejen omkring Aalborg i dagene 30. juli til den 2. august 2004.

Læs mere om The Tall Ships' Race 2004 i Aalborg på www.aalborg/tsr04 eller på www.sailtraininginternational.org

Vi ses i Aalborg!





Stenungsund, Sverige

Stenungsund har utvecklats från stillsam badort till modern industriort på 40 år. Invånarantalet har ökat från 1950-talets 5.000 till dagens närmare 22.000.

Under 1950-talet dominerades bygdens näringsliv av jordbruk och trädgårdsodling, samt handel och småindustri. Numera finns alla branscher representerade. Vi har välkända företag inom båtbyggeri och data. En stor del av befolkningen arbetar inom petrokemin, som är den klart dominerande arbetsgivaren, eller hos dess underleverantörer. Stenungsund är dessutom regionsandelscentrum.

Totalt finns cirka 750 företag i kommunen.

I Stenungsund finns en utbyggd barnomsorg, grundskola, gymnasium och högskoleundervisning på distans. Vi har ett kulturhus med bland annat bibliotek och biograf i nära anslutning till Stenungs torg. På Ste-

nungs torg och Strandvägen finns närmare 100 butiker, banker, restauranger, systembolag, post etc. där man kan handla det mesta som behövs i det dagliga livet.

Stenungsund har en fantastisk natur med havet i väster och ett stort naturområde, Svartedalen, i öster med sjöar att fiska i och skogar där man kan vandra eller plocka svamp och bär. Här finns även ett rikt föreningsliv med över 100 fritids- och kulturföreningar. Vid Nösnergymnasiet ligger kommunens sim- och idrottsanläggning med Nösnevallens fotbollsplan och ett elljuspår intill.

Stenungsund är en kommun som det är lätt att trivas i, och det hoppas vi att även Du ska göra.

Välkommen till oss under Nordisk Seglats 1 – 3 juli!

Nordisk Seglats i Stenungsund 1 juli – 3 juli

Onsdag den 2. juli

08.00	Hissa flaggor/ tisd.onsd-torsd.
12.00 – 13.00	Lunch i kulturhusparken
13.00 – 15.30	Drakbåtstävling för besättningen
15.45	Prisutdelning för drakbåtstävlingen
15.00 – 17.00	Öppet skepp
16.00 – 18.00	Uppvisning av sjöräddningen
19.00	Parad genom samhället med musikkåren och besättning
19.30	Prisutdelning i kulturhusparken
20.00	Skepparmiddag
20.00 – 21.00	Öppet skepp
20.00 – 24.00	Ungdomsdisco/drogfritt/i Fregatten
Övrigt:	Olika musikarrangemang i kulturhusparken, Tivoli m.m.

STENUNGSUNDS Hamntjänst AB

BYGG & INDUSTRISTÄLLNINGAR STUVERI

Talludden 1

444 31 Stenungsund

Telefon: 0303-88515 • Fax: 0303-84508

Lugn, du hinner!

Vi har öppettider som passar alla.

STENUNGS
TORG
KÖPCENTRUM
Stenungsund

Vardagar **10-19**

Lördagar **10-15**

Söndagar **11-15**

StenungsTorg – där shopping är ett nöje!



Gör som T/S HAVDEN Boka vinterplats i torrdocan vid Sjötorps Varv.

Vinterdockning sker vanligtvis i mitten av oktober månad och utdockning i slutet av april månad. Under dockningen finns möjligheten att utföra arbeten som kräver lite längre tid. ex. byte av bordläggning. Behövs hjälp med t.ex. svetsning, svarvning, träarbete, hydraulik, motorreparationer, maskininstallation, rörarbete mm. så finns personal tillgänglig på varvet.

Arbetar du på egen hand så kan vi låna ut verkstäder, maskiner och personalutrymmen. Vi kan också hjälpa till med att ordna övernattning i samhället. Vintertorrättning i en sluss är möjlig om så skulle behövas. Vi har även plats för vinterliggning i sjön i anslutning till kaj vid varvet. Titta gärna in till oss eller ring Henrik eller Gunnar på tel. 0501 51201 för närmare information. Du kommer troligen att bli angenämt överraskad.

Vi hälsar nya och gamla kunder välkomna till oss på anrika Sjötorps Varv.
AB Göta kanalbolag, Tekniska avdelningen.

Titta gärna på vår hemsida www.gotakanal.se



T/S Havden Stenungsunds eget skolsegelfartyg

Seglarföreningen Skutan "Havden", önskar alla deltagare i årets
Nordisk Seglats

hjärtligt välkomna till vår hemma hamn!

I slutet av oktober går vi upp genom Göta Kanal till Sjötorps
varv inför det kommande vinterarbetet.

Vår hemsida hittar du på www.havden.nu



ANDROMEDA, VILSUND (DK)

Bygget i 1986 i Højby til privat ejer.
Rigget som stagseljsskonnert.
Anvendes i dag som social-
pædagogisk skibsprojekt (skoleskib).

Rigtype: Stagsjels skonnert
Længde: 17,30 m.
Bredde: 4,25 m.
Dybgang: 2,35 m.
Sejlareal: 159 m²
Besætning: 8



ATENE, SKÄRHAMN (S)

Byggs 1909 på Fredriksöens varv i
Svendsborg. 1909 – 1965 huvudsakli-
gen gått i fraktfart i Norge och i
Sverige under olika namn och med
flera ägare. 1965 åter skonertriggad
klipper med namnet ATENE.

Rigtype: Skonare
Längd 24,2 m.
Bredd 5,9 m.
Djupgång 2,2 m.
Segelarea 267 m²
Besättning 25



ATLANTICA, Göteborg, (S)

Byggs i år 1981 vid Karstensens
varv på beställning från Svenska
Kryssarklubben. Fungerar sedan 1982
som skolfartyg.

Rigtype: Ketch
Længd: 26,2 m.
Bredd: 6,5 m.
Djupgang: 3,2 m.
Segelarea: 540 m²
Besättning: 32

**BRITTA, Uddevalla, (S)**

Bygget 1956 på Hälleviksstrands varv som långfiskefartyg och var fiskefartyg fram till 1985. Från 1996 fungerar hun som skolefartyg.

Rigtype: Galeas
Længd: 74,75 m
Bredd: 6,64 m
Djupgang: 3,2m
Segelarea: 350 m²
Besättning: 34

**CARENE STAR, RØMØ (DK)**

Bygget 1945 hos Ring Andersen, Svendborg, som fragtskib.

Rigtype: Topsejl skonnert
Længde: 26,7 m.
Bredde: 7,20 m.
Dybgang: 3,4 m.
Sejlareal: 550 m²
Besætning: 19

**CONCORDIA, OSLO (N)**

Bygget i 1985 på Steinsland, Sotra som lystbåt / charterbåt. Galeas rigget. Brukes i dag som skolefartøy.

Rigtype: Galeas
Lengde: 15,42 m.
Bredde: 4,6 m.
Dybgang: 2,5 m.
Seilareal: 99 m²
Besetning: 16

**DEN STORE BJØRN, KOLDING (DK)**

Bygget 1902 hos N.F. Hansen, Odense, som fyrskip. 1980 solgt til den sejlen- de institutionen Thomas Brocklebank, Tvind, som satte skibet i stand og rig- gede skibet til en tremastet skonnert. Sejler i dag som socialpædagogisk skibsprojekt.

Rigtype: Skonnert
Længde: 35,08 m.
Bredde: 6,32 m.
Dybgang: 3,65 m.
Sejlareal: 550 m²
Besætning: 20

**FRITHJOF II, Larvik, (N)**

Bygget i 1896 i Porsgrunn som losskø- yte til los Thor Andersen. Seiler idag som levende kulturhistorie og seiler- glede.

Rigtype: Gaffelkutter
Lengde: 12,75 m
Bredde: 4,60 m
Dybgang: 2,10 m
Sejlareal: 129,0 m²
Besætning: 8

**HAVDEN, STENUNGSUND (S)**

Bygget år 1943 på Sjötorpsvarv i Sjötorp. Hon seglade som fraktfartyg på Väneren och västkusten fram till 1977. Därefter var hon utställnings- fartygen åt Osby-kök. 1987 köptes hon till Stenungsund och seglarföre- ningen Skutan byggde om henne til segelskolfartyg. Sommaren 1991 gjor- de hon sitt första segelläger.

Rigtype: 3 mastad slätsskonare
Längd: 26,5 m.
Bredd: 6,9 m.
Djupgang: 2,7 m.
Segelarea: 390 m²
Besättning: 38

**HAWILA, ÖCKERÖ (S)**

Byggdes 1935 på Lindstøls verft i Risør som galeas. Under mer än trettio år fraktade hon huvudsakligen is i stora block från Norge till ismagasin på öerna i Öckerö kommun. 1978 köptes hon av Föreningen Mot Bättre Vetande, restaurerades under tiden 1978-84 och fungerar sedan våren 1984 som skolegelfartyg.

Rigtype: Galeas
Längd: 25,5 m.
Bredd: 6,5 m.
Djupgång: 3,0 m.
Segelarea: 390 m²
Besättning: 37

**INGO, GÖTEBORG (S)**

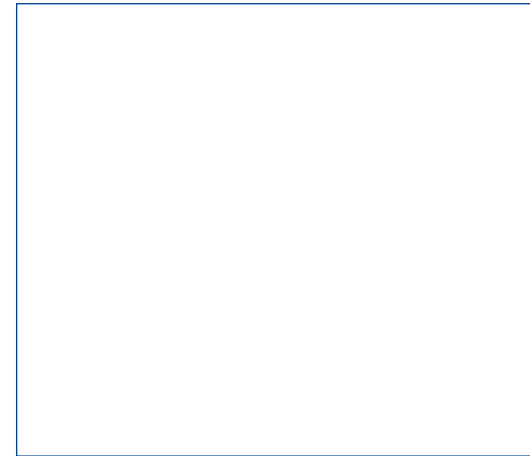
Byggdes 1922 vid Sjötorps varv. Hon har utnyttjats av flera ägare som fraktfartyg i Östersjön och Nordsjön. År 1976 byggdes hon om till tremastskonare och utnyttjas nu som skol- och charterfartyg av Skonaren Ingo's Vänner.

Rigtype: 3 mastad skonare
Längd: 27,9 m.
Bredd: 7,1 m.
Djupgång: 3,0 m.
Segelarea: 440 m²
Besättning: 30

**JENS KROGH, AALBORG (DK)**

Blev bygget i 1899 på H.V. Buhls værft, Frederikshavn, som sejlførende snurrevodskutter til fiskeri i Kattegat og Nordsøen. Kutteren har været hjemmehørende i Frederikshavn, Skagen, Esbjerg, Grenå og Sæby. Her blev den i 1973 købt af FDF Aalborg Søkrede og har siden fungeret som øvelsesskib for unge.

Rigtype: Ketch
Længde: 18,6 m.
Bredd: 5,1 m.
Djupgång: 2,2 m.
Segelarea: 215 m²
Besättning: 19

**JULIANE, Hidra, (N)**

Bygget i 1987 i Randesund. Seiler som Lystbåt.

Rigtype: Gaffel kutter
Lengde: 10,60 m
Bredd: 4,00 m
Dybgang: 2,00 m
Sejlareal: 88 m²
Besætning: 4

**KLITTA, Århus, (DK)**

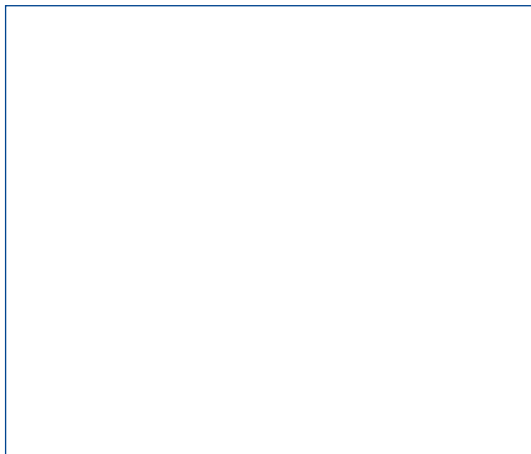
Bygget i 1987 på Vesterø værft, Læsø til spejdere i Århus med henblik på at give unge mennesker en oplevelse til søs.

Rigtype: Jagtrigget
Længde: 13 m
Bredd: 4 m
Dybdegang: 1,8 m
Sejlareal: 145 m²
Besætning: 12

**KVARTSITA, SKAFTÖ (S)**

Byggdes 1945 vid Holms varv Råå som fraktskuta. Beställare var Höganäbolaget för frakt av kvarts och magnesit från Vänerens hamnar. Såldes i 1953 till Farsund i Norge, gick där i fraktfart under namnet BONO. Inköptes 1986 til Föreningen För Fulla Segel, Skaftö, och byggdes om till skolegelfartyg.

Rigtype: Skonare
Längd: 25,5 m.
Bredd: 7 m.
Djupgång: 2,7 m.
Segelarea: 380 m²
Besättning: 32

**KYRRE, Isegran Fredrikstad, (N)**

Bygget i 1925 i som fiskebåt. Seiler idag som fritidsbåt.

Rigtype: Gaffelrigg
Lengde: 12,05 m
Bredde: 4,47 m
Dybgang: 2,25 m
Sejlareal: 95,5
Besætning: 6 m²

**MAHEO, ANHOLT (DK)**

Bygget i 1987 for privat lystsejlsads.

Rigtype: Bermudarigget
Længde: 16 m.
Bredde: 4 m.
Dybgang: 2,7 m.
Sejlareal: 120 m²
Besætning: 3-4.

**LAURA, ASPERÖ (S)**

Bygges i 1939 i Risør åt en privatperson. Beslagtogs under kriget av tyskerne som transportfartyg. Övertogs efter kriget av norska marinen och gick i transport mellan Stavanger og Kvitsøy. Övergick i privat ägo 1978 og indköptes i 1988 av Ulf og Karin Sandström, vilka efter ombyggnad ogc riggning använder henne som familjesegekbåt.

Rigtype: Gaffel kutter
Längd: 12,5 m.
Bredd: 4,6 m.
Djupgång: 1,8 m.
Segelarea: 115 m²
Besättning: 6

**MANDALAY, GÖTEBORG (S)**

Bygges 1986 i Karlstad och Göteborg. Bygs efter ritning av "RS 22" Colin Archer. Nedförminskad ca. 10%. Ursprungligen segelyacht för privat bruk. Används nu som träningsfartyg för sjöscouter av Göteborgs Scoutdistrikt.

Rigtype: Ketch
Längd: 12,7 m.
Bredd: 4,2 m.
Djupgång: 2,2 m.
Segelarea: 120 m²
Besättning: 10.

**LYRA , SKAGEN (DK) - FØLGESKIB**

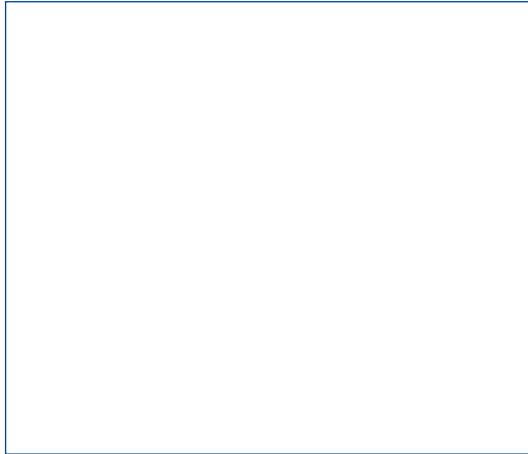
Lyra fungerer som Marinehjemmeværnsfartøj og indgår i hjemmeværnsflotille 111, der er hjemmehørende i Skagen. Arbejdsopgaverne består i overvågning og bevogtning. Lyras funktion under Nordisk Sejlsads er som kommunikationsfartøj og følgeskib.

Bygget: 1995
Længde: 23,7 m.
Bredde: 5,6 m.
Dybdgang: 2,2 m. depl. 82 tons.
Besætning: 12

**MOHAWK, Oslo, (N)**

Bygget i 1904 i Shoreham, England, som lystbåt. Brukes i dag av KFUM sjøkorps, som også holder båten vedlike.

Rigtype: Bermudarigget ketch
Lengde: 27,9 m
Bredde: 4,5 m
Dybgang: 2,7 m
Sejlareal: 250 m²
Besætning: 22

**RAAK, Oslo (N)**

Bygget i 1914 i Kjevik. Seiler som Lystbåt.

Rigtype: Gaffel Sloop Kutter
Lengde: 14,35 m
Bredde: 3,85 m
Dybgang: 2,35 m
Sejlareal: 176,2 m²
Besætning: 4-6

**RANDØ, KØBENHAVN (DK)**

Bygget i 1979 på Randesund Bådbyggeri. Er i dag privatejet og sejler som lystfartøj.

Rigtype: Ketch
Længde: 16 m.
Bredde: 4,5 m.
Dybgang: 2,0 m.
Sejlareal: 122 m²
Besætning: 6

**RISØR II, RISØR (N)**

Bygd 1914 av Rør Båtbyggeri. Gaffel ketch. 1914-1936 i NSS Redningstjeneste. Solgt til England, kjøpt hjem i 1986. Restaureringen av skjøyta er gjennomført over 9 år. Eies i dag av Stiftelsen R/S RISØR II.

Rigtype: Gaffel galeas
Lengde: 14,3 m.
Bredde: 5 m.
Dybgang: 2,5 m.
Besetning: 12

**ROTVIK, FREDRIKSTAD (N)**

Bygget 1942 på Rognan, Salten. Rigget som galeas.

Rigtype: Galeas
Lengde: 18,5 m.
Bredde: 5,1 m.
Dybgang: 2,8 m.
Seilareal: 160 m²
Besetning: 8

**SAGITTA, AALBORG (DK)**

Bygget 1984 som skonnert i Hals. Købt i 1996 af Michael Skatka. Anvendes i dag som socialpædagogisk skibsprojekt (skoleskib). Skibet er navngivet Sagitta efter stjernebilledet Skytten på den sydlige halvkugle.

Rigtype: Stagejlskkonnert
Længde: 21,8 m.
Bredde: 5,5 m.
Dybgang: 2,6 m.
Sejlareal: 250 m²
Besætning: 6

**SKIBLADNER II, KØBENHAVN (DK)**

Bygget 1897 i Odense som galeaserigget fragtskib til varetransport i Danmark. Skibet hed en overgang Djursland, hjemmehørende i Grenå. Senere solgt til Ejvind Hald og fikk navnet Bruus. Skibladner II er i dag ejet af FDF Københavns Søkreds som bruger skibet til øvelses- og skoleskib for kredsens unge.

Rigtype: Galeas
Længde: 27,0 m.
Bredde: 5,8 m.
Dybgang: 2,1 m.
Sejlareal: 220 m²
Besætning: 16

**TORDENSKJOLD, MANDAL, (N)**

Bygget i 1996 i Hardanger. Seiler i dag familie- og regatta seilas.

Rigtype: Gaffel
Lengde: 10,38 m
Bredde: 3,36 m
Dybgang: 1,75 m
Sejlareal: 89 m²
Besætning: 4

**TORUNGEN, KRISTIANSAND (N)**

Gaffelketch bygget i 1980 i Kristiansand. Selvbygget etter tegninger av Colin Archer. Bygget for langtursseiling. Har bl.a. vært tre ganger i Karibien.

Rigtype: Gaffelkutter
Lengde: 9,6 m.
Bredde: 3,3 m.
Dyppgang: 1,9 m.
Seilareal: 61 m²
Besetning: 5

**VALENTINE, FREDRIKSTAD (N)**

Bygget 1942-43 på Waagland Båtbyggeri, Kristiansund, som fiskefartøy. Er i dag skonnertrigget og seiler som charter/skoleskip.

Rigtype: Skonnert
Lengde: 21,25 m.
Bredde: 5,0 m.
Dyppgang: 3,0 m.
Seilareal: 460 m²
Besetning: 15

**WESTVIND, GÖTEBORG (S)**

Byggdes år 1914 på Kungsviken, Orust. Seglade som fraktfartyg och fiskefartyg fram till mitten av 1950-talet. Från 1986 är hon fritidsfartyg.

Rigtype: Gaffelrig
Längd: 14,5 m.
Bredd: 5,6 m.
Djupgång: 2,2 m.
Segelarea: 120 m²
Besättning: 8

European Maritime Heritage

De seglande traditionsfartygens förbund

I den skandinaviska skutvärlden domineras tiden fram till och med 1970-talet av restaurerings- och förbygningsarbete. Resultatet blev de senaste decenniernas exploderande seglingsverksamhet i Kattegatt, Skagerrack och Östersjön. Men verksamheten begränsades av att alla certifikat var nationella. Det vill säga som svenskflaggat fartyg kunde man segla från Strömstad till Luleå men inte till Åland eller Bornholm. Under dansk flag kunde man segla från Esbjerg till Rønne, men inte från Helsingør till Helsingborg! Det är internationell fart reglerad av internationellaregler! Enda möjligheten att kringgå dessa begränsningar var att klaska sig som fritidsfartyg med högst 12 personer ombord. Men som alla vet fanns en gränzon för s.k. skolfartyg. Problemet var (och

är) olikformig behandling av olika inspektörer och formell rättslöshet om olyckan skulle vara framme.

Det växande europeiska samarbetet flyttade alltmer av även de nationella sjöfartsverkens beslutsrätt till EU-organ. I takt med denna utveckling bildades ett första nätverk av nationella föreningar för traditionsfartyg i Amsterdam 1992. Såväl danska Træskibs Sammenslutningen, Norsk Forening for Fartøyvern som Sveriges Segelfartygsförning deltog aktivt i bildandet. Våra argument var, och är än idag, att skall vi lyckas försvara våra fartygs rätt att segla in åtminstone sina egna kostnader med bibehållen kulturhistorisk identitet måste vi arbeta på samma nivå som våra myndigheter.



Træk af Limfjordens søfartshistorie

af Eske Wohlfart, Limfjordsmuseet, Løgstør

Med tiden udviklede sig netværket til en velorganiseret forening baseret på de private fartygsägarnas intressen. Av vad som uppnåtts efter tio års arbete förtjänar följande att nämnas:

■ **EMH Safety Council** har utarbetat en sjösäkerhetsnorm för traditionsfartyg baserad på gällande internationella konventioner som SOLAS, STCW och ISM-koden, alla applicerade till våra fartygs behov enligt principen: "moderna tekniska lösningar, som inte passar ombord i traditionsfartyg, skall motsvaras av organisatoriska åtgärder dokumenterade i fartygets ISM-handbok." Normen är en allmän minimistandard och har formen av ett Memorandum of Understanding, som fram till idag undertecknats av Danmark, Finland, Tyskland, Nederländerna, Spanien, Sverige och Storbritannien. Flera länder står på tur.

■ Eftersom våra fartygs kulturhistoriska identitet är den enda grunden för speciella lösningar vad gäller säkerhetsutrustning, konstruktion och bemanning har **EMH Cultural Council** sammanställt ett dokument rörande grundläggande värderingar vid restaurering av traditionsfartyg. Det tar sin utgångspunkt i THE VENICE CHARTER, som avser byggnader på land. EMHs version är uppkallat efter platsen för arbetets start: THE BARCELONA CHARTER. Även detta dokument är tänkt som en minsta gemensam nämnare i arbetet med att bevara det

flytande kulturarvet och kan givetvis kompletteras med nationella tillägg.

■ Europa Rådet bildades efter andra världskriget och har de allra flesta europeiska nationerna som medlemmar. Dess högsta beslutande organ har uppmärksammat EMHs målsättningar och uppmanar i tydliga rekommendationer sina medlemmars parlamentariker att kraftfullt verka för att underlätta och stödja arbetet med det flytande kulturarvets bevarande och drift.

■ Mängden bevarade träfartyg är något alldeles speciellt för de skandinaviska farvatten. Ambitionen att minska kusternas, havsfjärdarnas och havens nedsmutsning och förgiftning har lett till en kollision med intresset att försvara träskroven mot angrepp av skeppsmask och mögelsvamp. För att följa utvecklingen, försvara träfartygens behov och efter förmåga påverka utvecklingen har EMH nyligen inrättat ett **Environment Council** med svensken Göran Hahne som engagerad och kunnig initiativtagare och ordförande.

Ytterligare upplysningar kan hämtas via internet:

www.european-maritime-heritage.org

*Anders Berg
President*

SØFARTENS FORUDSÆTNINGER

På Limfjorden kunne man sejle dybt ind i Jylland og handle i ellers utilgængelige egne. Og handel var der god mulighed for i et område, der, som limfjordslandet, havde et overskud af landbrugsprodukter og et underskud af alle slags trævarer. Derfor har Limfjorden, i hvert fald siden vikingetiden, været et meget vigtigt handels- og søfartsområde med forbindelser til træproducerende egne i Vestsverige og Sydnorge.

Limfjorden er fra naturens side ganske velegnet til sejlads. Dens sunde, vige og bredninger byder på mange velbeskyttede ankerpladser. En bugt med læ var tilstrækkeligt til, at de små jagter og slupper kunne laste og losse, og mange ladepladser ved fjorden har da heller aldrig fået hverken moler eller kajanlæg.

I dag er Limfjorden i virkeligheden ingen fjord, men et sund, fordi farvandet er åbent mod havet i begge ender. Men i århundreder var der kun indgang fra Øst. Alle skibe måtte passere Aalborg og fortolde der, og Aalborg havde således gode forudsætninger for at blive den vigtigste havn og by ved fjorden.

Sejladsen på Limfjorden foregik imidlertid ikke uhindret. Det største problem var Løgstør Grunde, der som en prop midt i fjorden, delte den i en østlig og en vestlig del. Småskuder og fladbundede pramme, 'kåge', kunne sejle over grundene, men fartøjer med væsentligt mere end 1 meters dybgang måtte regne med at få vanskeligheder ved passagen. De måtte lægtes over sandbanke, det vil sige, at godset blev omladet i

mindre pramme, hvorved fartøjet kunne lempes over det lave vand. Det tog tid og fordyrede naturligvis sejladsen.

Gang på gang lyder der klager fra byerne ved den vestlige Limfjord over, at de er lukket inde bag Løgstør Grunde og derfor hæmmes i deres eksport af landbrugsprodukter. At forsøge at transportere varerne over land var så godt som udelukket, for det var kun sandede hjulspor gennem store hedeområder, der forbandt det vestlige Limfjordsområde med mulige markeder sydpå. Når lige undtages levende stude, som blev opdrættet i stort tal og drevet sydpå og solgt i den vestslesvigske marsk, måtte så godt som alt andet tungere gods transporteres ind og ud af området på køl.

ÅBNING MOD VEST

Problemerne løste sig imidlertid i løbet af 1800-årene, da såvel natur som mennesker på forskellig vis greb ind i de givne naturgeografiske rammer for søfarten. Den første dramatiske ændring af betingelserne fandt sted i 1825, da en vinterstorm slog hul i den smalle Aggertange, der siden omkring år 1000 havde skilt fjorden fra Vesterhavet. Man havde ganske vist af og til oplevet 'havrendingern', mindre brud på tangen, som hurtigt sandede til og lukkede sig, men 1825-gennembruddet blev større og større og fra 1835 blev det sejlbart.

Denne nye udfaldsport mod vest opstod meget belejligt, for netop på den tid begyndte der at åbne sig mulighed for en storstilet eksport af korn til England og



returlaster fra England bestående af kul til de opvoksede danske industrier. Driftige købmænd i byerne ved den vestlige del af Limfjorden forstod at gribe chancen, de satte skibe i fart, de tog initiativ til havnebyggerier og de fik brudt Aalborgs monopolstilling, så der i midten af 1800-årene blev oprettet toldkamre i de øvrige limfjordskøbstæder.

LØGSTØR GRUNDE OG HALS BARRE

Ikke alene åbnede der sig pludselig mulighed for givtig sejlads vestud, også det gamle problem med Løgstør Grunde blev løst, da stat, amter og kommuner gik sammen om at finansiere en 4,4 km. lang kanal uden om grundene - den endnu eksisterende Frederik VII's Kanal, der blev indviet i 1861. Ganske vist var behovet for søfart fra den vestlige del af fjorden og østud ikke længere så stort, men købmænd og redere i Aalborg havde til gengæld med åbningen af det engelske marked, fået interesse i, at deres skibe kunne sejle vestpå - og heri ligger muligvis en del af forklaringen på, at de gamle planer om en kanal ved Løgstør blev realiseret netop i midten af i 1800-årene.

Søfart og handel udviklede sig hastigt i sidste halvdel af forrige århundrede, og skibene blev efterhånden så store, at den østlige indsejling til Limfjorden over Hals Barre var ved at blive et problem. I Aalborg bredte angsten sig for, at byen skulle blive hægtet af den almindelige økonomiske udvikling fordi skibene krævede større vanddybder end de 4-5 meter, der var på Hals Barre. Derfor forsøgte man i 1880-erne for første

gang at lade en flydende såkaldt spandkædemaskine grave en rende over barren. Forsøget faldt heldigt ud og siden er renden uddybet adskillige gange, således at skibe på indtil 12 meters dybgang i dag kan sejle ind til Aalborg.

AALBORGS DOMINANS

Det var det store middelalderlige sildefiskeri i Limfjorden, der lagde grunden til Aalborgs førerstilling som Limfjordens største søfartsby. Aalborgskibe sejlede hvert år tusindvis af tønder med saltet sild fra Nibe Bredning til landene omkring Østersøen, hvor denne sild under navne som "Nib-heering" og "Aalborg-sild" var meget efterspurgt. Siden blev det handel på Norge, der kom til at udgøre fundamentet for Aalborgs søfart.

Selv om frie købmænd andre steder fra, f.eks. fra Læsø og Norge, i perioder drev en del søfart på Limfjorden, var det i vid udstrækning aalborgkøbmænd, der sad på handel og søfart også i den centrale og vestlige del af Limfjorden. Denne dominerende stilling blev yderligere befæstet, da Aalborg i 1655 opnåede kongeligt privilegium på at måtte "handle frit og upåtal i hele Limfjorden". I forvejen havde de øvrige købstæder ved Limfjorden eneret til handel og søfart i hver deres område i kraft af deres købstadsrettigheder - men disse gamle rettigheder mente aalborgkøbmænd altså, at de kunne lade ganske hånt om. Resultatet blev talrige sammenstød mellem Aalborg og de øvrige limfjordsstæder. I langt de fleste tilfælde var det aalborgkøbmændene, der vandt de efterfølgende retssager.

Handelen var ofte organiseret på den måde, at de enkelte købmænd i Aalborg havde et netværk af såkaldte kommissionærer spredt ud over Limfjordsområdet. En kommissionær havde til opgave at opkøbe forskellige landbrugsprodukter og oplagre dem på sin gård indtil de ved passende lejlighed blev afhentet af aalborgkøbmandens skib. Desuden skulle han sælge de varer, såsom tømmer og jernvarer, tjære og hamp m. m. som købmandens skib var lastet med, når det kom for at hente landbrugsprodukterne.

KÅGE OG KREJLERE

Af hensyn til muligheden for passage af Løgstør Grunde benyttede aalborgkøbmændene som regel fladbundede pramme, "kågen", når de lod varerne bringe og hente hos kommissionærerne.

Det indebar, at varerne måtte omlastes i Aalborg, fra eller til de større skibe, der sejlede østud ad fjorden. Der var imidlertid også andre end købmændene i Aalborg, der havde kåge på fjorden, ikke mindst de selvstændige småhandlende, som gik under betegnelsen 'krejlere'. I enkelte sogne, som f.eks. Øsløs ved roden af Hannæs i den centrale, nordlige del af fjorden, var krejlere et ganske udbredt bierhverv.

For en krejler i Øsløs omkring år 1800 begyndte årets sejlads i løbet af foråret som regel med en tur til Kvols i Hjarbæk Fjord. Her købte krejleren jydepotter, hvorefter turen gik nord og øst på mod Aalborg med forskellig handel med husgeråd, saltet sild og landbrugsprodukter undervejs. I Aalborg

blev lasten solgt, forskellige kramvarer og glaseret lertøj blev indtaget, hvorefter krejleren med sin kåg atter satte kursen vestpå i fjorden.

Krejleriet døde ud i slutningen af 1800-årene. Det blev dels slået ud af forbedrede muligheder for landværts transport, dels overtog lidt større fartøjstyper efter åbningen af Frederik VII's Kanal nogle af de transportfunktioner som krejlerkågene havde haft.

LIMFJORDSSØFARTENS ENDELIGT

Aalborgs dominans ophørte først efter liberaliseringen af handelen i midten af 1800-årene og åbningen af den tidligere omtalte mulighed for søfart på England. Men trods opblomstrende søfart fra de mindre limfjordskøbstæder har Aalborgs position som den største søfartsby ved Limfjorden aldrig været truet. Nok har der i slutningen af 1800-årene og begyndelsen af vort århundrede været enkelte fartøjer i Nykøbing, der sejlede så langt væk som til Spanien, men rigtig transatlantisk fart kendes kun fra Aalborg. Her blev varerne som regel samlet og afskibet. Når de store oceangående dampere kom hjem fra fjerne kontinenter og lagde til kaj i Aalborg, kunne man endnu i 1930'erne se en hel sværm af mindre træskibe - jagter og galeaser, afrakkede skonnerter, kuffer og slupper - lægge sig på ydersiden af damperne og modtage last over rælingen til videre befordring ud til de små ladepladser ved Limfjorden.

Selv om adskillige af disse privatejede små-





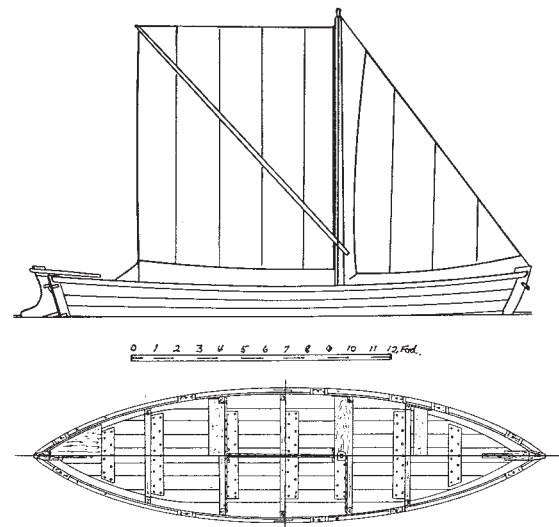
skibe i første halvdel af vort århundrede jævnligt hentede tømmer i Vestsverige til Limfjorden og sejlede enkelte laster af cement ud af fjorde, så baserede de først og fremmest deres eksistens på intern fjordtrafik og i særdeleshed på "gødningssæsonerne", som de kaldtes. Det var de uger hvert forår og efterår, hvor der skulle sejles gødning, kali og salpeter ud fra grovarelskaberne i Aalborg til de mange småpladser ved fjorden. Gødningssæsonerne så man frem til, det var der den faste, årlige indtjening lå.

Hårdt trængt af jernbaner og lastbiler sluttede ejerne af disse ældre småskibe sig i 1933 sammen i Limfjordsskippernes Sammenslutning. Hovedelementet i denne sammenslutning var en aftale om faste priser på forskellige typer laster, så man und-

gik at underbyde hinanden til fælles skade. Men konkurrencen var alligevel for hård og de færreste limfjordsskipperne havde økonomi til den nødvendige udskiftning af det gamle træskib med en moderne stålbygget coaster efter 2. verdenskrig.

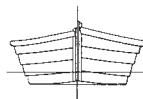
I dag er den interne søfart på Limfjorden helt ophørt. Men de fleste limfjordsskøbstæder har stadig et enkelt eller måske to anløb af en coaster om ugen. Og adskillige småskibe benytter Limfjorden som en genvej inden om Skagen. Så fragtfartøjer kan man stadig se på fjorden, og lodsstationer findes da også endnu i såvel Hals, som Løgstør og Thyborøn. Alligevel må man nok sige, at det er Aalborg, der som den eneste by ved fjorden i dag, kan fremvise en søfart af reel, økonomisk betydning.

KÅG FRA LIMFJORDEN



BYGGET I ATTRUP CA. 1890

Længde: 20' 0" = 6,28 m
 Bredde: 5' 4" = 1,67 m
 Højde: 1' 10 1/2" = 0,58 m
 Dybgang: 0' 7" = 0,18 m



Fra: Danske bådtyper af Christian Nielsen

Resultater Nordisk Sejlad 2003

Skibe	1. etape		3. etape		over all
	I klassen	Total	I klassen	Total	
Andromeda (DK)					
Atene (S)					
Atlantica (S)					
Britta (S)					
Carene Star (DK)					
Concordia (N)					
Den Store Bjørn (DK)					
Frithjof II (N)					
Havden (S)					
Hawila (S)					
Ingo (S)					
Jens Krogh (DK)					
Juliane (N)					
Klitta (DK)					
Kvartsita (S)					
Kyrre (N)					
Laura (S)					
Maheo (DK)					
Mandalay (S)					
Mohawk (N)					
Raak (N)					
Randø (DK)					
Risør II (N)					
Rotvik (N)					
Sagitta (DK)					
Skibladner II (DK)					
Tordenskjold (N)					
Torungen (N)					
Valentine (N)					
Westvind (S)					