

Digitaliseret af | Digitised by



Forfatter(e) | Author(s):
Titel | Title:

Rantzau, Vigo.
Dansk Forening for Lystsejlad 1866-1891 :
Beretning om Foreningens Virksomhed i
Aarene 1866-1891.

Udgivet år og sted | Publication time and place: Københav : Fr. Bagges Bogtrykkeri, 1891
Fysiske størrelse | Physical extent: [5], 119 s., [8] tav. :

DK

Værket kan være ophavsretligt beskyttet, og så må du kun bruge PDF-filen til personlig brug. Hvis ophavsmanden er død for mere end 70 år siden, er værket fri af ophavsret (public domain), og så kan du bruge værket frit. Hvis der er flere ophavsmænd, gælder den længstlevendes dødsår. Husk altid at kreditere ophavsmanden.

UK

The work may be copyrighted in which case the PDF file may only be used for personal use. If the author died more than 70 years ago, the work becomes public domain and can then be freely used. If there are several authors, the year of death of the longest living person applies. Always remember to credit the author



34⁴ - 375.
40

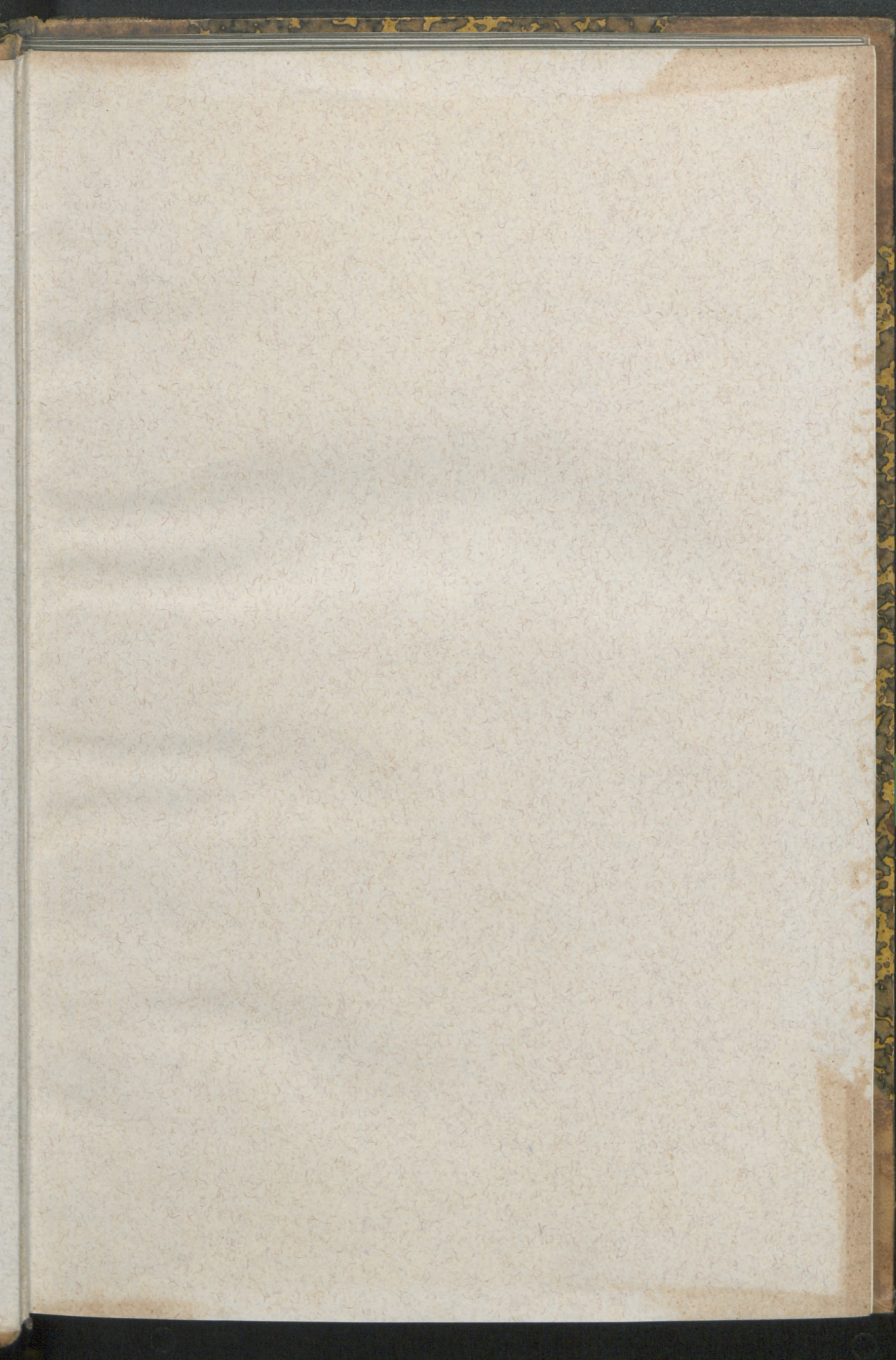
DET KONGELIGE BIBLIOTEK

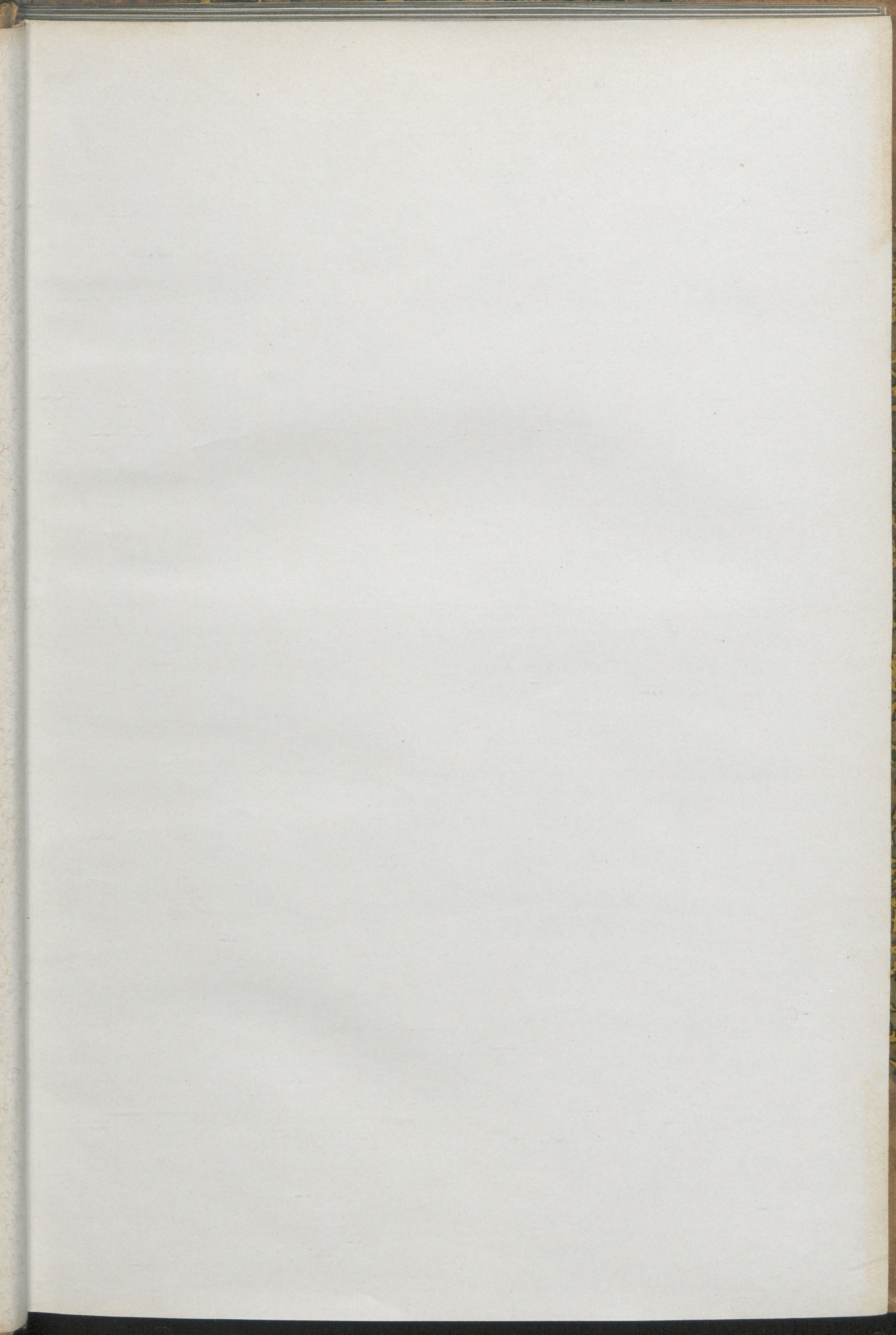


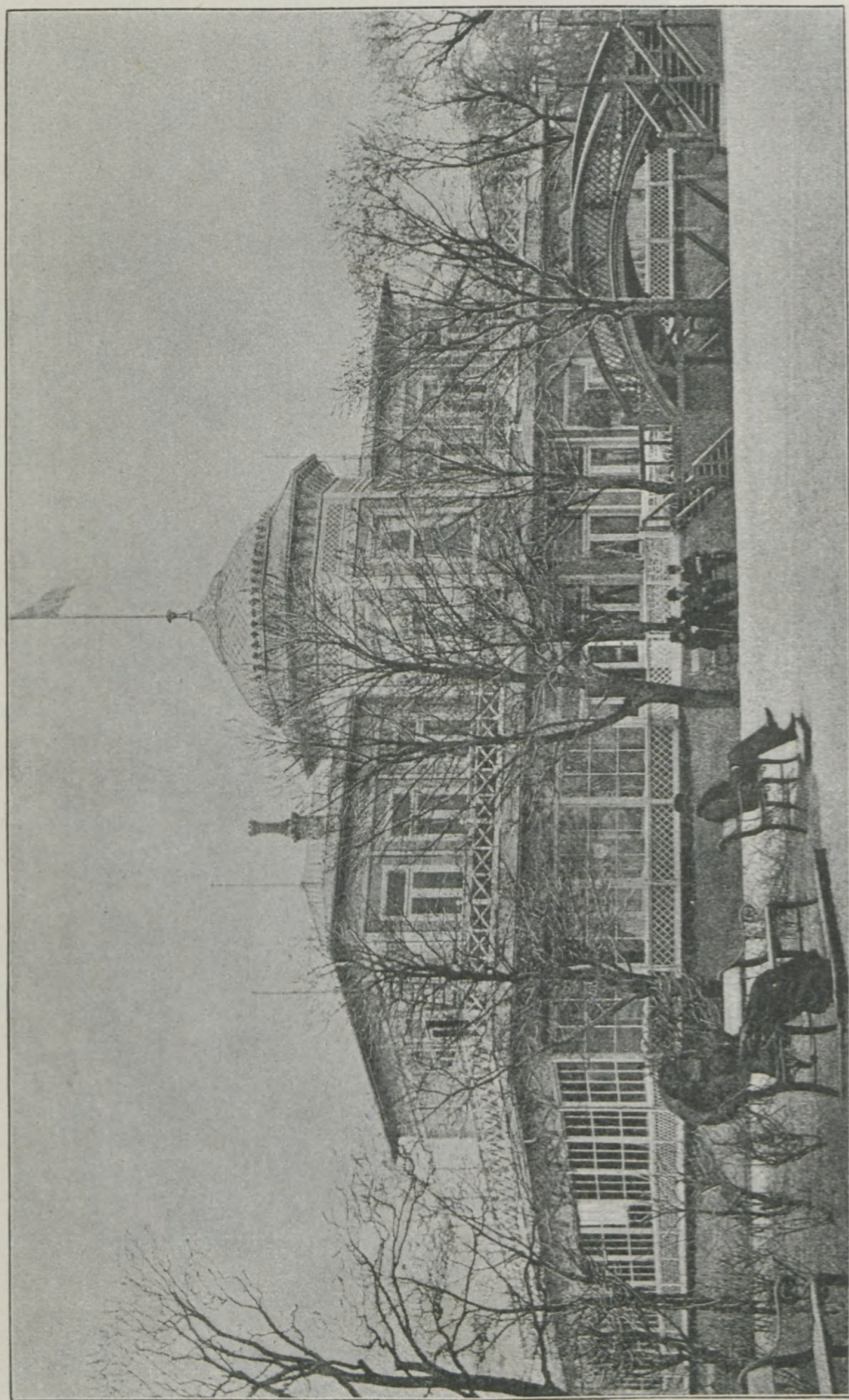
130020709694



L







Klubhuset ved Langelinje.

DANSK FORENING FOR LYSTSEJLADS

1866—1891

Protektor:

Hs. KGL. HØJHED KRONPRINDSEN

Æresformand:

Hs. KGL. HØJHED PRINDS VALDEMAR

BERETNING OM FORENINGENS VIRKSOMHED

I AARENE 1866-1891

VED

VIGO RANTZAU

FORENINGENS SEKRETÆR

Trykt som Manuskript for Foreningens Medlemmer

KJØBENHAVN

FR. BAGGES BOGTRYKKERI

1891

DANSK FORBENING FOR KYSTSEILVARE
1886-1891



INDHOLD.

	Side
Indbydelse til Deltagelse i en Kapsejlads ved Nyborg 1866.....	1
Forberedelser m. m. til denne.....	2
Kampdommerens Beretning om denne.....	7
Deltagende Fartøjer i denne.....	8
Møde om Stiftelse af en dansk Forening for Lystsejlads.....	13
Halvdæksbaades Optagelse i Foreningen.....	13. 16. 19
Kapsejlads i Aarhus i 1866.....	14
Nybygninger efter Foreningens Stiftelse.....	15
Kapsejlads ved Svendborg i 1867.....	15
Fremmede Fartøjers Deltagelse.....	15. 33
Møde i Svendborg i 1867, hvor Foreningens Love vedtages..	16
Foreningens Stander.....	16
Hs. kgl. Højhed Kronprinds Frederik overtager Protektoratet for Foreningen.....	16
Afholdelse af Kaproning i Forbindelse med Kapsejlads.....	17
Frihed for Havneafgift.....	18
Signal og Manøvrebøger.....	18
Foreningens særlige Yacht-Flag.....	18
Foreningens Emblemer.....	18
Foreningens Fremgang i de første 10 Aar.....	19
Damers Optagelse i Foreningen.....	20
Kjendingsflag ved Kapsejladsen.....	21
Foreningens Uniform.....	21
Forsøg paa Bygning af en Mønsterkutter til Bortlodning.....	22

	Side
Hs. kgl. Højhed Prinds Valdemar indtræder som Æresformand.....	22
Nye Love og Lovforandringer.....	19. 23. 24. 26
Kjøbenhavns Sejlklub og dennes Sammenslutning med Foreningen.....	25
Optagelse af Laan hos Medlemmerne.....	28
Indskud ved Kapsejladserne.....	29
Indførelse af Handicapløb.....	29
Anlæg af en Landgangsbro ved Langelinie og Reglement for dennes Benyttelse..	32
Bortlodning af Fartøjer.....	34
Udenlandske Fartøjsejeres Optagelse i Foreningen.....	26. 34
Forandring af Foreningens Navn til „Kgl. dansk Yacht-Club“... ..	34
Virksomhed for Anskaffelse af en Redningsbaad til „Søbys Fiskeres frivillige Redningskorps“	35
Besøg ved „Svenska Segel-Sällskaps“ 50 Aars Jubilæum.....	35
Totalisator i Anvendelse.....	35
Brudegave til Foreningens Æresformand.....	36
Lokale Sejlforeninger.....	36
„Tidsskrift for Sport“ og „Dansk Sportstidende“.....	37
Gaver, Præmier.....	38
Assistance.....	39
Vinderne af Ærespræmierne.....	40
Eskadresejladser	43
Æresmedlemmer	43
Bestyrelser	43
Sekretær og Kasserer.....	44
Revisorer	44
Medlemsantal.....	45
Fartøjsantal m. m.	46
Klubhuset	47
Maalesystemer	55
Nugældende Maaleregel.....	78
— Respitberegning	79
Respittabeller.....	80

	Side
Bestemmelser m. m. vedrørende Lystfartøjer.....	84
Nugældende Love.....	86
Liste over Foreningens samtlige Kapsejladser.....	98
Fortegnelse over samtlige Fartøjer, der have deltaget i Kapsejladserne, ordnet aarsvis med Angivelse af oprindelig Ejer og Bygmester.....	103
Fortegnelse over samtlige Fartøjer, der have deltaget i Foreningens Kapsejladser samt Præmier for disse.....	121

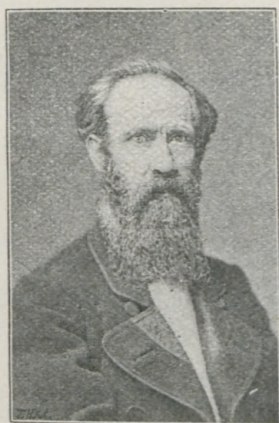
RETTELSE OG TILFØJELSE.

- Side 3. Linie 16 f. o. staar „Søofficersforeningen“, skal være „**Søofficersselskabet**“.
- 37. — 3 f. o. Stiftelsesaaret for „Øresunds Sejlforening“ er angivet til 1881, skal være **1883**.
- 37. — Efter denne Beretnings Udarbejdelse er endvidere i Aaret 1891 stiftet „**Kjøbenhavns Amatør Sejlforening**“.
- 11. — f. o. Ved Eskadresejladsen 1881 sejledes **ikke** tilbage til Aarhus.
- 42. — Pag. 66 i Anmærkningen skal være Pag. **63**.

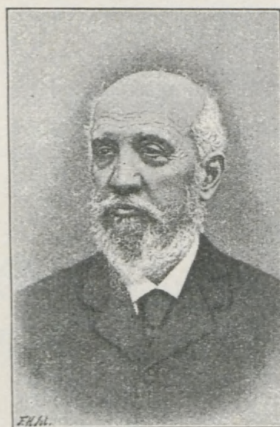
FORENINGENS STIFTERE



Konsul C. B. Benzon.

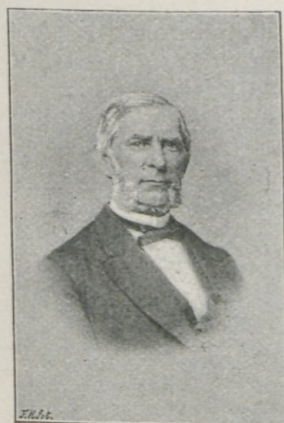


Fyrskibsfører J. P. Larssen.



Godsejer F. Tutein.

Formand fra 11. Juli 1867—10. Juli 1869.



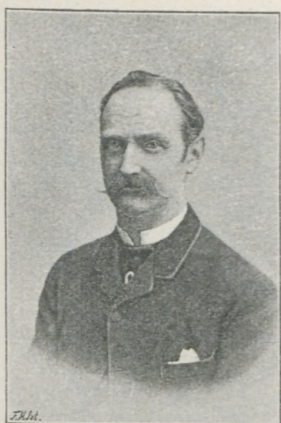
Kaptajnlieutenant J. C. Tuxen.

Formand fra 3. Juli 1866—11. Juli 1867.



Kammerh., Orlogskapt. P. Classen Smidth.

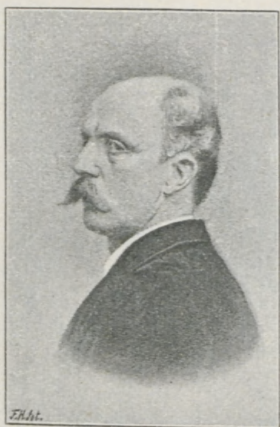




Foreningens Protektor:
Hs. Kgl. Højhed Kronprinds Frederik.



Foreningens Æresformand:
Hs. Kgl. Højhed Prinds Valdemar.



Kammerherre Sehestedt Juul.
Formand fra 10. Juli 1869—22. Juli 1871 og fra
28. Juni 1879—† 3. Decbr. 1882.

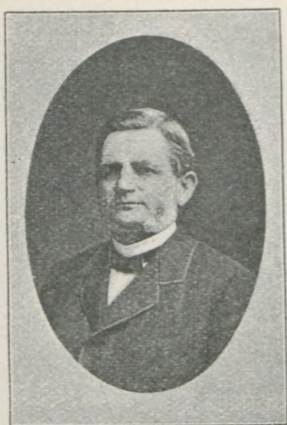


Gehejmeetatsraad C. F. Tietgen.
Formand fra 22. Juli 1871—9. Juli 1875.



Hofjægmester, Lehnbaron C. Holck.
Formand fra 7. Juli 1883—15. April 1886.





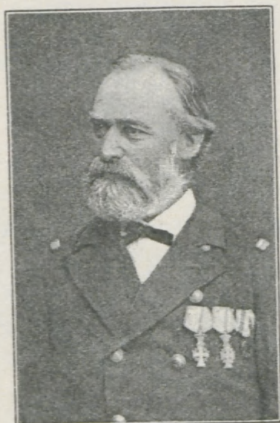
Kammerherre J. A. Garde.
Formand fra 15. April 1886—1. Januar 1889.



Kammerh., Lehnsg. C. Ahlefeldt Laurvig.
Formand fra 1. Januar 1889.



Grosserer H. Fritsche.
Sekretær og Kasserer fra 10. Juli 1869—27. Juli 1885.
Næstformand fra 27. Juli 1885—10. Febr. 1887.



Kommandør Christiansen.
Medlem af Bestyrelsen fra 20. Juli 1872—
† 29. Novbr. 1884.



Kontreadmiral J. P. Schultz.
Foreningens mangeaarige Kampdommer.





Caroline.

Aurora.

Tagfat. Coquette.

Basta.

Fra Kapsejladsen ved Nyborg d. 2. Juli 1866. Af Marinemaler C. Neumann.



I Februar Maaned 1866 fandtes i de fleste offentlige Blade nedestaaende Indbydelse:

„For at fremme Interessen for Sejlads med Lystbaade i vore Fjorde og Belter, Udviklingen af denne for vort Fædreland og en stor Deel af Nationen velegnede og nyttige Adspredelse, samt for at tilvejebringe et Bindeled mellem de af vore Landsmænd, der føle Lyst og Trang til at beskæftige sig hermed, tillade vi os at indbyde dem, der alt besidde saadanne Baade, til at mødes med os i Nyborg 15de Juni d. A. og deltage i en Kapsejlads mellem Baadene.

De foreløbige Regler for Sejladsen ere udkastede af os og ville blive tilsendte enhver Deeltager, som anmelder sig. Baadene ville blive deelte i 2 Klasser efter deres Størrelse og Bygning, og for hver Klasse vil blive bestemt 2 Løb, et kortere og et længere.

De nødvendige Udgifter, der ville blive holdte saa lavt som mulig, ville blive paalignede de indmeldte Deltagere.

Det er vor Hensigt ved Mødet at fremsætte Forslag til Stiftelsen af en Forening af Ejere af Lystbaade og af saadanne Mænd, som maatte ønske at virke for Lystsejladens Fremme i Danmark.

Indmeldelser bedes anmeldte til medundertegnede F. Tutein, f. T. Kjøbenhavn, Dr. Tvergade 9, 2. S. inden 1ste April, og nærmere Meddelelse vil derefter blive tilstillet enhver Indmeldt.

Vi have allerede modtaget foreløbig Anmeldelse fra flere Steder.

Kjøbenhavn i Februar 1866.

C. B. Benzon,
Kjøbmand. Stubbekjøbing.

J. P. Larssen,
Fyrskibsfører.

P. Classen-Smidt,
Orlogscapitain.

F. Tutein,
Ejer af Høgholt.

J. C. Tuxen,
Capitainlieutenant.

Da der havde meldt sig et tilstrækkelig Antal Deltagere, blev der tilstillet enhver af dem nogle foreløbige Bestemmelser af følgende Indhold:

Kapsejladsen ved Nyborg 1866

I Henhold til den af os i Februar d. A. i de offentlige Blade udstedte Indbydelse til Deltagelse i en Kapsejlad med Lystbaade i Store Belt, have vi modtaget 21 Anmeldelser, og derefter besluttet os til at lade Prøven anstille.

Vi tillade os derfor at anmode Dem om at møde med Deres Baad ved Nyborg Lørdag Aften d. 30te Juni eller Søndag Morgen d. 1ste Juli, for at Baadene i Løbet af Søndagen kunne blive maalte, Listen optaget, et Møde afholdt og de fornødne Forberedelser truffet til Prøvens Afholdelse snarest muligt.

De indmeldte Deltagere ere:

A, med Dæksfartøjer:

- 1) Herr Konsul *C. B. Benzon*, Stubbekjøbing.
- 2) „ Godsejer *L. Barner*, Kallundborg Ladegaard.
- 3) „ Grosserer *C. Kramer*, Kjøbenhavn.
- 4) „ Lehnsgreve *Rantzau*, Rosenvold.
- 5) „ *E. F. Esmann*, Odense.
- 6) „ *J. P. Larssen*, Sæby, & *F. Tutein*, Høgholt.
- 7) „ *L. Petersen*, Skibhusene pr. Odense.
- 8) „ Forpagter *E. Møller*, Eliasminde.
- 9) „ Kapitaen i Armeen, *E. Bruun*, Aalborg.

B, med aabne Baade:

- 10) Herr Vejinspektør *Lütken*, Nykjøbing p. Falster.
- 11) „ Premierlieutenant *Harboe*, Nyborg.
- 12) „ *J. P. Baagøe*, Svendborg.
- 13) „ Godsejer *V. Hillerup*, Gl. Kirstinebjerg.
- 14) „ Mægler *Marquard*, Nykjøbing p. Falster.
- 15) „ *Johannes Hage*, Kjøbenhavn.
- 16) „ Smedemester *J. Petersen*, Svendborg.
- 17) „ Blokkedrejer *Bang*, do.
- 18) „ Møller *P. Hansen*, do.
- 19) „ Sejlmager *E. Møller*, do.
- 20) „ Kjøbmand *H. J. Schou*, Slagelse.
- 21) „ Lieutenant *S. Pashjerg*, Hejls pr. Kolding.

Til lagttagelse ved Kapsejladsen have vi opsat følgende Regler:

- 1) Enhver Baad skal være forsynet med et Nummerflag, der svarer til Nummeret i foranstaaende Liste, hvidt med sort Nummer, 3 Fod bredt og 5 Fod langt.
- 2) Indbyderne forbeholde sig at inddele Baadene i 2 Klasser, og særskilt Prøve anstilles for hver Klasse.
- 3) De ved Prøven foranledigede Udgifter fordeles lige mellem Deltagerne.
- 4) Det ansees ønskeligt, at Baadenes Ejere personlig deltage i Sejladsen og ere ombord i deres resp. Baade under Prøverne.
- 5) Der kan anstilles forskellige Prøver, rumtskjøds eller bidevind, men Hovedprøven skal bestaae i et Kryds paa mindst 1 Miil op i Vindøjet.

For de store Baades Hovedprøve er af „Foreningen til Søfartens Fremme“ udsat en Præmie til Værdi 100 Rdl. og for de mindre Baades Hovedprøve er af „Søofficersforeningen“ udsat en Præmie til Værdi 50 Rdl. Reglerne for Prøverne, hvorved der navnlig vil blive at tage Hensyn til den større Hurtighed, der bør kræves af større Baade fremfor mindre, ville blive forelagte til Vedtagelse under Mødet i Nyborg.

- 6) Indbyderne have valgt medundertegnede *J. C. Tuxen* til at fungere som Dommer ved Prøverne og bemyndiget ham til at tilkalde den Assistance, han dertil maatte finde fornøden.

Deltagerne anmodes om ved Ankomsten til Nyborg at melde sig hos Indbyderne i Hotellet, og der vil blive draget Omsorg for at forskaffe dem, forsaavidt det ønskes, Logis og fælles Spisning.

Det er Indbydernes Hensigt ved Mødet i Nyborg at foreslaae Oprettelsen af en dansk Forening for Lystsejlads, samt forelægge enkelte Vedtægter for en saadan Forening.

Kjøbenhavn, d. 12. Mai 1866.

C. B. Benzon.

J. P. Larssen.

P. Classen-Smidth.

F. Tutein.

J. C. Tuxen.

Løverdagen d. 30 Juni, Eftm. Kl. 5, samledes Indbyderne til Kapsejladsen i Hotellet i Nyborg, hvor Herr Kapitaïnlieutenant Tuxen valgtes til Formand og Ordfører og Herr Tutein til Sekretær og Kasserer.

Herr Kapitaïnlieutenant Tuxen fremlagde en Skrivelse fra Handelsforeningen i Odense saalydende:

„I Erkjendelse af den Betydning, Kapsejladsen kan have for den maritime Udvikling, føler Handelsforeningen i Odense sig opfordret til at understøtte et saa gavnligt Foretagende, og har derfor besluttet at udsætte en Præmie for den anden sejrende Baad af hver Slags.

Disse tvende Præmier vil bestaa i tvende Kikkerter, hvilke man vil give sig Æren at overlevere Bestyrelsen ved Ankomsten til Nyborg, og hvorom man herved tillader sig at gjøre foreløbig Anmeldelse.

Det er sandsynligt, at Handelsforeningen vil ønske at overvære Kapsejladsen ombord i Dampbaaden „Dagmar“, idet man dog selvfølgelig vil underordne sig Bestyrelsens Anvisning, for ikke at genere Sejladsen.

Da det imidlertid er usikkert, naar denne vil finde Sted, vilde man meget paaskjønne, om der fra den ærede Bestyrelsens Side fra Nyborg kunde gives os saa betimeligt Varsel, at Foreningens Medlemmer med Jernbanen kunne møde i rette Tid.“

Det meddeltes, at der var meldt Forfald fra 4 af de Indmeldte, nemlig:

- 14) Herr Mægler *Marquard*.
- 15) „ *Joh. Hage*.
- 20) „ Kjøbmand *H. J. Schou*, Slagelse.
- 21) „ Lieutenant *S. Pashjerg*, Hejls pr. Kolding.

og at der senere var indmeldt følgende Deltagere:

- 22) Herr Kjøbmand *E. Brandt jun.*, Svendborg.
- 23) „ Fotograf *M. C. Mortensen*, do.
- 24) „ Lieutenant *Chr. Schalburg*, Nyborg.
- 25) „ Grosserer *J. Schalburg*, do.
- 26) „ Kjøbmand *Knudsen*, Faaborg.

Ligeledes meddeltes det, at Herr Greve *Moltke Hvitfeldt* til Glorup havde tilstillet Bestyrelsen 100 Rdl. til Præmier efter Bestyrelsens Skjøn.

Det vedtoges da at stille Præmier til følgende Baade: Den af *Foreningen til Søfartens Fremme* skjænkede Viinkande til den første Dæksbaad i det 1ste Løb; den af *Søofficeersforeningen* skjænkede Kikkert til den første Dæksbaad i det 2det Løb; de to af *Handelsforeningen i Odense* skjænkede Dobbeltkikkerter til aaben Baad Nr. 1 i 1ste Løb og til aaben Baad Nr. 1 i 2det Løb.

For de af Grev *Moltke Hvitfeldt* skjænkede 100 Rdl. vedtoges det, at der skulde indkjøbes 2 Præmier

til Dæksbaad Nr. 2	} i 1ste Løb.
til aaben Baad Nr. 2	

Reglerne for Sejladsen blev gennemgaaet og vedtaget.

Det eneste Punkt, der forvoldte nogen Vanskelighed, var den i Circulairet indsatte Bestemmelse, at der skulde tages Hensyn til den større Hurtighed, der bør kunne kræves af større Baade fremfor af mindre. Man havde søgt Oplysning i saa Henseende saavel fra England som fra Sverige, men ingen af de meddelte Bestemmelser kunde ligefrem følges her, da Baadene vare meget forskellige. I begge disse Lande fandtes gamle, organiserede Lystsejlsforeninger, hvis Fartøjer ikke afvege meget fra hinanden i Form og Bygningsmaade, og en Formel til Sammenligning af disse var selvfølgelig lettere at opstille, end naar det gjaldt helt forskellige Fartøjer.

I England gik man ud fra Fartøjernes Tonnage, og opstillede da en paa Erfaring bygget Skala, som angav, hvor stort et Tidsforløb, der skulde lægges pr. Ton til hele den Tid, Fartøjet havde brugt til Sejladsen. Saaledes regnedes for Kuttere mellem 30 og 40 Tons 45 Secunder pr. Ton; for Kuttere mellem 40 og 50 Tons 40 Secunder pr. Ton osv. — Den svenske Formel, der skulde give det Antal Minutter, der skal bestemme Rækkefølgen mellem Fartøjerne, saaledes at fornødent Hensyn antages at være taget til disses Størrelse, var: $\frac{L \times B \times D \times M}{10000} + M.$, hvor L. er Længden mellem Perpendikulærerne, B. den største Brede i Vandlinien, D. Dybgaaende agter og M. den til Sejladsen brugte Tid i Minutter.

Det vedtoges at indskrænke Hensynet til Drægtigheden saa meget som muligt og at fastsætte $\frac{1}{2}$ Minut pr. Ton kortere Tid for Dæksbaadene under den første Prøve, men aldeles ingen for de aabne Baade, og ved den anden Prøve at lade alt Hensyn til Drægtigheden falde bort.

Dagen efter bleve samtlige Baade, der nu vare komne tilstede, opmaalte ved Assistent ved Konstruktionskontoret, *Semberg*. Resultatet af denne følger Side 8—9.

For at fungere som Dommerskib ankom Søndag d. 1ste Juli Vagerkutteren „Løvenørn“, Lieutenant *C. Jessen*, til Nyborg; Vagerdamperen „Thura“ samt Opmaalingsdamperen „Ægir“, der ligeledes gave Møde, stilledes ogsaa velvilligst til Bestyrelsens Disposition.

Om Middagen Kl. 12 afholdtes et Møde af alle Deltagerne, hvor følgende af Bestyrelsen vedtagne Regler for Kapsejladsen vedtoges:

- 1) Baadene inddeles i 2 Klasser: Dæksbaade og aabne Baade.
 - Til 1ste Klasse henhøre Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 og 9 ialt 9 Baade.
 - Til 2den do. — Nr. 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25 og 26, ialt 13 Baade.

- 2) Baadene samles til Prøve Kl. 9 Fmd. udfor Slipshavn. Noget senere afgaar Dampbaaden „Thura“ med Kutteren „Løvenørn“ og to Lodsbaade paa Slæb. Eskadren følges da ad til Farvandet udenfor Nyborg Fjord. „Thura“ udlægger den ene Lodsbaad, som fører Flag paa Toppen, og Kutteren „Løvenørn“, der fører Ballon paa Toppen, udlægges en god Miil ret til Luvart af Lodsbaaden.

Eskadren samler sig tværs om Styrbord af den udlagte Lodsbaad, et Par Kabellængder fra denne. Før Prøven begynder, hejses Nummerflaget paa alle Baadene under agterste Pik istedetfor Nationsflaget. Naar Prøven skal begynde, affyres først et Skud fra „Løvenørn“. 3 Minutter derefter nedhales Flaget, som vajer paa Lodsbaadens Top, hvorefter 1ste Klasses Baade sætte sig i Bevægelse. De gaa En for En tæt agtenom Lodsbaaden, altsaa med Styrbords Halse, og der noteres ombord i Lodsbaaden efter et Uhr nøjagtig Klokkeslettet, da hver enkelt Baads Stormast passerer Forlængelsen af Linien fra „Løvenørn“ til Lodsbaaden.

Baadene krydse nu op efter Kutteren „Løvenørn“ og passere foren om denne for Bagbords Halse, altsaa liggende over Styrbord. Ombord i „Løvenørn“ noteres Klokkeslettet, da hver især af Baadenes Stormaster passerer Forlængelsen af Linien fra Lodsbaaden. Tiden udregnes, som hver af Baadene saaledes har været om at krydse op til Luvart, $\frac{1}{2}$ Minut pr. Ton tillægges Tidsforløbet for hver Baad; den, for hvilken det korteste Tidsforløb da fremkommer, har vunden den udsatte Præmie.

Naar ved Prøvens Begyndelse den sidste af 1ste Klasses Baade har passeret agten om Lodsbaaden, hejser denne igjen sit Flag paa Toppen. Omtrent $\frac{1}{2}$ Time senere affyres paany et Skud fra „Løvenørn“. 3 Minuter efter nedhales Flaget paa Lodsbaaden, og 2den Klasses Baade sætte sig i Bevægelse, passere En for En agten om Lodsbaaden med Styrbords Halse og krydse sig op foren om „Løvenørn“, som de passere med Bagbords Halse, ganske som ved Prøven med 1ste Klasses Baade.

Den Baad, som har tilbagelagt Vejen i den korteste Tid, har vunden den udsatte Præmie.

Efter Prøven samles Eskadrens Baade om Styrbord af „Løvenørn“, et Par Kabellængder fra denne. „Thura“ udlægger de 2 Lodsbaade saaledes, at de med „Løvenørn“ danne en ligesidet Trekant med Sider paa omtrent $\frac{1}{2}$ Miils Længde. Ved et Skud fra „Løvenørn“ sætte 1ste Klasses Baade sig i Bevægelse og passere En efter En foren om „Løvenørn“ for Styrbords Halse.

Derfra sejle de rundt om den Trekant, der dannes af de 3 Baade, dog saaledes, at ingen Baad under Sejladsen eller Opkrydsningen maa komme indenfor Trekantens Sider. Til Slutning passere de foren om „Løvenørn“, ligeledes med Styrbords Halse, og den Baad, som tilbagelægger Vejen i den korteste Tid, har vunden den for denne Prøve udsatte Præmie.

Dersom Baaden Nr. 1 allerede har vundet en Præmie, tilfalder denne Nr. 2. Omtrent et Kvarteer efterat den sidste af 1ste Klasses Baade ved Prøvens Begyndelse er passeret foren om „Løvenørn“, skydes derfra et Skud, 2den Klasses Baade sætte sig i Bevægelse, passere En efter En foren om „Løvenørn“

med Styrbords Halse, og udføre ganske den samme Sejlads, som 1ste Klasses Baade. Ogsaa herfor er der udsat en Præmie.

Naar Ballonen vajer paa Kutteren „Løvenørn“, er det Tegn paa, at Prøverne uhindret gaa deres Gang; men nedhales Ballonen, da standses al Prøve, og Baadene samles om „Løvenørn“, for at høre nærmere Bestemmelse.

- 3) Den Baad, som under Bidevindsejladsen gaaer for Bagbords Halse, altsaa ligger over Styrbord, skal, naar mindste Fare for Omborddragnings kan befrygtes, altid vige ved at bære af eller vende. Den Baad, der gaaer for Styrbords Halse, maa ikke holde af, men skal, hvis han frygter for, at den givne Regel overtrædes af den mødende Baad, kaste over den anden Boug.
- 4) Under Prøven maa kun Sejlene benyttes og ingensinde Aarerne.
- 5) Den Baad, som overtræder disse Regler, taber sin Ret til Præmie og er pligtig til at erstatte den ved Paasejling forvoldte Skade.

Om Kapsejladsen foreligger følgende Beretning fra Kampdommeren:

Mandagen den 2den Juli begyndte med mørkt Vejr og Regnbyger; men da det klarede noget op og syntes at blive bedre, blev der Kl. 7 om Morgenens givet Signal fra „Thura“, at Kapsejladsen vilde finde Sted. Lystbaadene lettede da og løb ned under Kaiberg Skov, hvor de holdt det gaaende fra og til. Kl. 9 løb „Thura“ ud af Havnen med Kampdommeren, Kaptlieut. *Tuxen*, og en Mængde Gæster, blandt hvilke Viceadmiral *Bille*, Kommandanten i Nyborg, Oberstlieuten. *Lumholtz*, Generalkonsul *Clausen*, flere af Søofficeersselskabets Medlemmer, en Deel Damer o. Fl., der ønskede at overvære Prøven. Undervejs tog det Kutteren „Løvenørn“ og to større Lodsbaade paa Slæb. Ved Kaiberg Skov lagdes „Løvenørn“ tilankers i følgende Mærker:

Nyborg Kirkespir og Knudshoved Fyrtaarn..... 46° 30'

Sprogø Fyrtaarn og do. do. 17° 20'

Dommeren gik ombord paa „Løvenørn“, hvor han, Lieutenant *C. Jessen* og Lodsoldermand *Nielsen* udgjorde den Komitee, der skulde optegne Tidspunkterne for Baadenes Afgang og Ankomst. „Thura“ afgik da i Retning ONO med den største Lodsbaad, hvormed fulgte Lieutenant *Lund* og Fastlods *Larsen*, der skulde optegne Afgangstiderne for hver Baad i første Løb. Lodsbaadene ankredes op i følgende Mærker:

Knudshoved Fyrtaarn og Nyborg Kirke..... 41° 4'

Sprogø Fyrtaarn og Nyborg Kirke 127° 37'

do. do. og Boelslunde Kirke 31° 20'

Lodsbaaden har altsaa ligget i misv. ONO $\frac{1}{2}$ N fra Kutteren og i en Afstand af netop 3 Kml. Længere fandtes det ikke tilraadeligt at fjerne den fra Land, da Søen ude i Beltet var temmelig høj for de smaa Baade, og da man i det bygede Vejr netop kunde skjelve Signalerne tydeligt paa denne Afstand.

Vinden var VSV, Bramsejlskuling med friskere Byger, af og til Regn.

Kort efter „Thura“s Afgang fra Havnen, kom „Egir“ ud sammesteds fra, fyldt med Passagerer, blandt hvilke en Deel vare ankomne med Banetoget samme Morgen, navnlig fra Odense. Fjorden var fyldt med Baade fra Nyborg og Omegn, ja selv fra

Baadens Løbe-Nr.	Baadens Navn	Bygnings- maade	Ejeren	Drægtighed i Tons	Længde fra Stevnens Yderkanter i Vardlinien	Skæbne
1	„Caroline“	Kutter (Krawel)	Hr. Konsul Benzon, Stubbekjøbing	20,7	36' 0"	1
2	„Falken“	Dæksbaad (Klink)	- Godsejer Barner, Kallundborg Ladegaard	14,0	29' 4"	10
3	„Coquette“	Kutter (Krawel)	- Grosserer Kramer, Kjøbenhavn	9,8	28' 7"	8
4	„Aurora“	Dæksbaad (Klink)	- Lehns greve Rantzau, Rosenvold	19,0	28' 9"	13
5	„Augusta“	—	- E. F. Esmann, Odense	7,1	24' 6"	7
6	„Basta“	—	- J. P. Larssen & F. Tutein, Sæby og Høgholt	10,8	26' 10"	9
7	„Svalen“	—	- L. Petersen, Skibhusene pr. Odense	10,2	25' 7"	9
8	„Thorshanen“	—	- Forpagter Møller, Eliasminde	15,3	31' 1"	10
9	„Tag-Fat“	Dæksbaad (Krawel)	- Kaptajn Bruun, Aalborg	12,1	32' 9"	8
10	„Maagen“	Kragejolle (Klink)	- Vejinspektør Lütken, Nykjøbing, Falster	7,0	22' 6"	8
11	„Vildanden“	—	- Kaptajn Harboe, Nyborg	6,0	21' 0"	8
12	„Svip“	aaben Baad (Klink)	- Kjøbmand J. P. Baagøe, Svendborg	3,9	21' 0"	6
13	„Søblomsten“	Kragejolle (Klink)	- Godsejer Hillerup, Gl. Kirstinebjerg	6,1	21' 6"	8
16	„Pilen“	aaben Baad (Klink)	- Smedemester Petersen, Svendborg	4,4	24' 0"	6
17	„Zephyr“	—	- Blokkedrejer Bang, Svendborg	4,6	24' 0"	6
18	„Alexandra“	—	- Møller P. Hansen, Svendborg	2,2	17' 4"	3
19	„Zampa“	—	- Sejlmager E. Møller, Svendborg	6,3	26' 0"	7
22	„Tordenskjold“	—	- Kjøbmand E. Brandt jun., Svendborg	5,3	23' 7"	7
23	„Erik“	—	- Fotograf M. C. Mortensen, Svendborg	2,4	18' 0"	3
24	„Peter“	—	- Lieutnt. C. Schalburg, Nyborg	2,3	17' 9"	5
25	„Kalifen“	Kragejolle (Klink)	- Jean Schalburg, Nyborg	3,8	20' 4"	6
26	„Whalia“	aaben Baad (Klink)	- Kjøbmand Knudsen, Faaborg	5,9	25' 0"	7

Yderkanter i Vandlinien	Dyb- gaaende	Antal af Master	Sejl	Sejlarealet Kv.-Fod	Ballast i Skpdl.	Bygningsaaret	Bygmesteren
0" 1'	agter 5' 0" for 4' 0"	1	Sprydsejl			1866	Hr. Skibsbygmester Benzon, Nykjøbing p. F.
4" 1'	4' 6"	1	—	490	22	1859	bygget i Bohuus i Skåne
7" 8"	4' 0"	1	—	613	10	1863	Hr. Skibsbygmester Benzon, Nykjøbing p. F.
9" 1'	4' 0"	1	—	684	10		i Skåne
6" 1'	3' 3"	1	—	448	16	1862	Hr. Jepmund, Nyborg
10" 8"	4' 0"	1	—	564	19		- Chr. Rung, Sæby
7" 8"	3' 6"	1	—	650	16	1863	- H. L. Hansen, Skibhusene
1" 1'	2' 9"	1	—	618		1864	- Knud Hansen, Odense
9" 8"	3' 0"	3	Luggersejl	808	30	1865	Efter Hr. Kapt. Bruuns Tegning
6" 8"		1	Sprydsejl	498		1864	Hr. Skibsbygmester Benzon, Nykjøbing p. F.
0" 8"	3' 0"	1	—	392		1866	- Jepmund, Nyborg
0" 6"	1' 4"	2	2 Latinsejl og Klyver	280	3		- H. Hansen, Svendborg
6" 8"	2' 9"	1	Sprydsejl	337	3	1858	- Skibsbygmester Benzon, Nykjøbing p. F.
0" 6"	1' 5"	3	3 Latinsejl og Klyver	320	6	1865	- L. Møller, Svendborg
0" 6"		3	—				- Jørgensen, Svendborg
4" 8"		2	Gaffelsejl	216	5	1863	- L. Møller, do.
0" 1'	3' 0"	3	Luggersejl	380	10		- C. Møller, do.
7" 1'	2' 9"	3	3 Latinsejl og Klyver	412	10	1865	- N. Hansen, do.
0" 8"	1' 4"	2	Latinsejl	250	2½		- Iversen, Faaborg
9" 8"	1' 3"	2	Gaffelsejl	180	2½	1866	- Jepmund, Nyborg
4" 6"	3' 3"	1	Sprydsejl	342	5	1863	- Gregers, Skaboeshuse
0" 1'	3' 0"	3	Latinsejl		3		- Skibsbygmester Benzon, Nykjøbing p. F.

fjernere Steder, saasom Mr. *Scott's* Kutter „Rover“ og Mr. *Rowan's* Skonnert, „Viking“ samt en stor Kragejolle, der sejlede overmaade godt og sagdes at være bestemt til Lodsbaad i Dragør. Alle disse Baade førte ligesom Dampbaadene Tilskuere ud til Kamppladsen, og paa Kysten ved Knudshoved saaes ligeledes en Mængde Mennesker samlet. Kl. 11 affyredes det første Skud fra „Løvenørn“ og 3 Minuter efter satte 1ste Klasses Baade sig i Bevægelse i Overensstemmelse med Programmet.

Kort efter trak en Byge med temmelig stærk Regn over Baadene. Kl. 11 t. 35 m. affyredes det andet Skud, hvorefter de aabne Baade satte sig i Bevægelse.

Resultatet af dette Løb var følgende:

1ste Klasse.

Baadens Løbe-Nr.	Passerede agtenom Lodsbaaden	Passerede foren om Kutteren	Tiden + Tons i Minuter	Udgjør
	Kl.	Kl.		
1	11 t. 7 m. 0 s.	12 t. 11 m. 17 s.	64,3 m. + 10,3 m. *)	74,6 m.
6	„ 9 - 12 -	„ 22 - 48 -	73,6 - + 5,4 -	79,0 -
4	„ 11 - 59 -	„ 21 - 48 -	69,8 - + 9,5 -	79,3 -
3	„ 21 - 38 -	„ 37 - 22 -	75,7 - + 4,9 -	80,6 -
2	„ 10 - 32 -	„ 32 - 22 -	81,8 - + 7,0 -	88,8 -
9	„ 5 - 41 -	„ 32 - 27 -	86,8 - + 6,1 -	92,9 -
5	„ 8 - 20 -	„ 42 - 3 -	93,7 - + 3,6 -	97,3 -

2den Klasse.

	Kl.	Kl.		
25	11 t. 49 m. 42 s.	12 t. 55 m. 20 s.	—	65,6 m.
10	„ 48 - 30 -	12 - 57 - 33 -	—	69,0 -
11	„ 46 - 48 -	12 - 58 - 13 -	—	71,4 -
22	„ 48 - 53 -	1 - 1 - 33 -	—	72,7 -
12	„ 56 - 8 -	1 - 11 - 5 -	—	75,0 -
17	„ 55 - 49 -	1 - 11 - 36 -	—	75,8 -
13	„ 57 - 7 -	1 - 14 - 16 -	—	77,1 -
16	„ 51 - 57 -	1 - 10 - 21 -	—	78,4 -
26	„ 55 - 24 -	1 - 24 - 28 -	—	89,1 -

*) Den ovenfor nævnte svenske Formel vilde have givet følgende Resultat:

Nr. 1	77,03	Minuter
- 6	80,90	—
- 4	79,83	—
- 3	86,06	—
- 2	92,87	—
- 9	95,28	—
- 5	99,55	—

Dæksbaaden Nr. 7 deltog ikke i Prøven, og Nr. 8 forlod denne, inden den var tilende. Da der var forløben $1\frac{1}{2}$ Time efterat den første aabne Baad var passeret „Løvenørn“ og endnu 4 af de mindre Joller vare temmelig langt tilbage, standsedes Prøven paa Grund af Regn og Bygevejr. Kort Tid efter klarede det imidlertid op igjen, og da samtlige Baade holdt sig paa Fjorden, krydsende under Kaiberg Skov, vedtoges det at lade ogsaa den anden Deel af Programmet udføre. „Thura“ afhentede derfor Lodsbaaden fra dens Station og udlagde den i NNO fra „Løvenørn“ i en Afstand af omtr. 5000 Alen og den anden i en ligesaa stor Afstand i O $\frac{1}{2}$ N, saaledes, at de tre Baade laa i en ligesidet Trekant, hvis Sider vare omtrent 5000 Alen lange. Kampdommeren, som havde opstillet Trekanten, gik igjen ombord paa „Løvenørn“, hvor Ballonen paany ophejstes.

Kl. 2^t. 43^m. affyredes et Skud paa „Løvenørn“, hvorefter Dæksbaadene satte sig i Bevægelse, løb tæt foren om Kutteren, slørede derfra ned om den østlige Lodsbaad, drejede rundt om denne, holdt Nord om den nordlige Lodsbaad og krydsede sig op til Kutteren.

Kl. 3^t. 2^m. affyredes det sidste Skud, hvorefter de aabne Baade begyndte deres Løb og fulgte samme Vej som Dæksbaadene. Dette Løb, som med Lethed kunde oversees, tog sig overmaade smukt ud; Reglerne bleve nøjagtig fulgte, der indtraf ikke noget Uheld, og alle de smaa Baade, paa een nær, holdt ud til Enden. „Thura“ holdt det gaaende indeni Trekanten, og var ligesom ved det første Løb, rede til at afgive Hjælp, om nogen saadan skulde være fornøden, og da Besætningerne, i det mindste paa adskillige Baade, vare forsynede med Redningsbelter, frygtedes der ikke for Ulykkestilfælde.

Resultatet af denne Prøve var følgende:

Iste Klasse.

Baadens Løbe-Nr.	Passerede „Løvenørn“		Tidsforløb
	Afgang	Ankomst	
	Kl.	Kl.	
Nr. 3	2 ^t . 53 ^m . 24 ^s .	3 ^t . 49 ^m . 36 ^s .	0 ^t . 56 ^m . 12 ^s .
- 4	„ 49 - 52 -	„ 48 - 49 -	0 - 58 - 57 -
- 2	„ 47 - 57 -	„ 47 - 34 -	0 - 59 - 37 -
- 6	„ 47 - 55 -	„ 49 - 38 -	1 - 1 - 43 -
- 5	„ 48 - 50 -	„ 52 - 49 -	1 - 3 - 59 -
- 9	„ 44 - 54 -	„ 52 - 49 -	1 - 7 - 55 -

2den Klasse.

Baadens Løbe-Nr.	Passerede „Løvenørn“		Tidsforløb
	Afgang	Ankomst	
	Kl.	Kl.	
Nr. 10	3 t. 9 m. 11 s.	4 t. 7 m. 18 s.	0 t. 58 m. 7 s.
- 22	" 5 - 5 -	" 3 - 41 -	0 - 58 - 36 -
- 16	" 5 - 38 -	" 4 - 37 -	0 - 58 - 59 -
- 25	" 7 - 9 -	" 7 - 13 -	1 - 0 - 4 -
- 24	" 5 - 10 -	" 7 - 1 -	1 - 1 - 51 -
- 19	" 5 - 3 -	" 7 - 18 -	1 - 2 - 15 -
- 13	" 9 - 17 -	" 12 - 4 -	1 - 2 - 47 -
- 11	" 7 - 18 -	" 10 - 52 -	1 - 3 - 34 -
- 17	" 5 - 27 -	" 10 - 16 -	1 - 4 - 49 -
- 12	" 8 - 28 -	" 13 - 35 -	1 - 5 - 7 -
- 26	" 6 - 37 -	" 14 - 32 -	1 - 7 - 55 -
- 18	" 3 - 37 -	" 17 - 41 -	1 - 14 - 4 -

Nr. 1 deltog ikke i denne Prøve, men forblev tilankers; Nr. 8 mødte ikke, og Nr. 7, som under det første Løb var gaaet ind til Nyborg, vendte ikke tilbage.

Derimod er det interessant at see, at alle de aabne Baade, selv de mindste af disse, uagtet de havde været ude paa Fjorden fra Morgenstunden, og uagtet Regnen og Bygerne, dog mødte frem til den sidste Prøve, og at kun en af dem, Nr. 23, opgav denne undervejs. Dette maa være et Bevis for den Interesse og Iver, som alle Deltagerne i Kapsejladsen lagde for Dagen. Den sidste Prøve, der afholdtes baade rumskjods og bidevind, viser den ringe Forskjel, der under de forhaandenværende Omstændigheder har været imellem Dæksbaadene og de aabne Baade, samt imellem hver Klasses Baade indbyrdes; imellem de tre første af de aabne Baade var der i Tidsforløbet kun en Forskjel af 52 Secunder.

De udstillede 6 Præmier tilfaldt saaledes følgende Baade:

- Nr. 1 Kutter „Caroline“, Konsul Benzons, Stubbekjøbing.
- 3 Kutter „Coquette“, Grosserer Kramer, Kjøbenhavn.
- 6 Dæksbaad „Basta“, d'Hrr. J. P. Larssen og F. Tutein.
- 25 Kragejolle „Kalifen“, Grosserer Jean Schalburg, Nyborg.
- 10 — „Maagen“, Vejinspektør Lütken, Nykjøbing p. F.
- 11 — „Vildanden“, Kaptajn Harboe, Nyborg.

Tirsdag d. 3die Juli, Kl. 10 Fmd., samledes Deltagerne og enkelte Indbudne til et Møde angaaende Stiftelsen af en Forening for Lystsejlads.

Til Dirigent valgtes Herr Kapitajnlieutenant *Tuxen*, der fremsatte følgende Spørgsmaal og Forslag til Forsamlingens Forhandling og Afgjørelse:

- 1) Ønske Deltagerne, at der næste Aar skal afholdes en Kapsejlads i Lighed med den nu tilendebragte?

Dette Spørgsmaal besvaredes uden Diskussion med et enstemmigt „Ja“.

- 2) Hvilket Sted skal vælges til Mødet?

Der fremkom i saa Henseende flere Forslag.

Af Hensyn til at den første Sejervinder, Kutter „*Caroline*“, hørte hjemme der, foresloges Stubbekjøbing; Aarhus og Kallundborg foresloges paa Grund af deres gode Beliggenhed og Svendborg, da denne By havde været særlig stærkt repræsenteret ved denne Kapsejlads. Resultatet blev at Svendborg efter en længere Forhandling valgtes med stor Majoritet.

- 3) Valg af en Komitee til Ordningen af den næste Sejlads. Hertil valgtes Kapitajnlieutenant *J. C. Tuxen*, Proprietair *F. Tutein* og Fyrskibsfører *J. P. Larssen*.

- 4) Det overdroges denne Komitee at udarbejde Statutterne for en Forening for Lystsejlads paa følgende Grundlag: a) Foreningens Medlemmer kunne være saavel Baadejere som Ikke-Baadejere; b) Medlemmerne optages i Foreningen ved Ballotation, betale ved Optagelsen et Indskud og senere et aarligt Kontingent. c) I Foreningens Register optages kun Dæksbaade, og disse først efter at de ved en foretagen Undersøgelse ere erklærede værdige dertil; d) een Gang aarlig afholdes Eskadresejlads under samlet Kommando og Kapsejlads; i denne sidste kunne saavel aabne Sejlbaade som Robaade, der ejes af Foreningens Medlemmer og benyttes som Lystbaade deltage; e) Foreningen ansøger Regjeringen om Tilladelse til at føre eget Flag og egen Stander.

Kun Forslaget under Punkt c gav Anledning til Diskussion, idet det fra flere Sider foresloges, at ogsaa aabne Baade burde kunne optages i Foreningens Register. Imod dette Forslag anførtes, at disse Fartøjer ikke kunde deltage i Eskadresejlads paa

længere Togter, at de ikke kunde føre Yachtflag, der ifølge Marineministeriets Bekjendtgjørelse kun kunde tildeles Dæksbaade, og at de jo ikke vare udelukkede fra Deltagelse i Kapsejladserne.

Samtlige ovenstaaende Forslag vedtoges derefter enstemmigt af Forsamlingen.

Til ovenstaaende Beretning om den første Kapsejlads for Lystfartøjer her i Landet *), der jo kun uegentlig kan kaldes Foreningens første Kapsejlads, da Foreningen først stiftedes efter denne, men af hvilken et fuldstændigt Referat dog mulig her har havt sin Interesse, har Kampdommeren, Herr Kapitaинtnt. *Tuxen* senere knyttet et Par kritiserende Bemærkninger, grundet paa de Erfaringer, der ved denne Lejlighed indhøstes. **) Han udtaler saaledes, at man ikke bør anstille flere Prøver paa samme Dag med de samme Fartøjer, men indskrænke sig til een og gjøre Prøven saameget længere. Afgangs- og Ankomststationen bør være den samme, saa at der sejles baade rumskjøds og bidevind, hvortil Triangelsejladsen fortrinlig egner sig, naar Trekantens Sider ere større end Tilfældet var ved Nyborg; Mærkefartøjerne og Dommerskib bør udlægges før Sejladsen begynder, og endelig bør Fartøjerne, naar de ikke kunne afgaa paa engang, følge saa hurtigt som muligt, for at ikke det ene skal faae en gunstigere Lejlighed end det andet.

Det heldige Udfald af denne Sejlads vakte straks betydelig Interesse for Lystsejlads og Kapsejlads herhjemme. Allerede d. 29de August samme Aar foranstaltedes der ved en Komitee bestaaende af Toldinspektør, Justitsraad *A. Müller*, Overingeniør ved de jyske Jernbaner *Fr. J. Rowan*, og forhenværende Koffardikapitaин *M. Simesen* en Kapsejlads i Aarhus Bugten, ved hvilken Kapitaинlieutenant *Tuxen* ligeledes fungerede som Dommer og hvorved der toges Hensyn til de Mangler, der vare paaviste ved Kapsejladsen i Nyborg.

*) For Brugsfartøjer var allerede paa Foranledning af Foreningen til Søfartens Fremme i Dagene den 20. og 21. Juni 1858 afholdt en Kapsejlads i Øresund.

**) Cfr. Tidsskrift for Søvæsen, Ny Række, 2. Bind, Pag. 17. Beretningen her har i flere Retninger suppleret og korrigeret ovenstaaende i Foreningens første Forhandlingsprotokol givne Fremstilling.

Af de ved Nyborg deltagende større Fartøjer mødte kun Kutterne „Caroline“ og „Coquette“, og ogsaa her hævdede „Caroline“ sit Ry ved at 1ste Præmie tilfaldt den. Da Sejladsen omfattede Lystfartøjer under et hvilket som helst Flag, deltog her flere svenske og norske Fartøjer, Ingeniør *W. A. Scott's* Kutter „Rover“, Ingeniør *R. Rowan's* Skonnert „Viking“ samt Overingeniør *Fr. J. Rowan's* Kutter „Princess“.

Angaaende Resultatet m. m. af denne Kapsejlds henvises til „Tidsskrift for Søvæsen“. Ny Række, 2det Bind, Pag. 18—25.

I Løbet af den paafølgende Vinter udfoldedes der en større Virksomhed til Anskaffelsen af nye Fartøjer.

I København dannedes et Rhederfirma af d'Hrr. Etatsraaderne *O. B. Suhr* og *C. F. Tietgen*, Grossererne *L. I. Grøn*, *Harald Hansen* og *C. P. A. Koch* samt Overingeniør *Fr. J. Rowan*, der hos Skibsbygmester *Brandt* paa Jacob Holms Plads i København lod bygge Kutteren „Naja“, tildeels efter engelsk Mønster. Herr *Fr. Rowan* lod desuden i Vinterens Løb i Randers bygge en mindre Dæksbaad „Varsko“, der takledes som Skonnert. Herr *P. Hansen* i Fredericia lod bygge en Kutter „Pernille“; Herr *Eggert Benzon*, „Caroline“s Bygmester, byggede en lille Dæksbaad „Echo“ og d'Hrr. *J. P. Larssen* og *F. Tutein* lode deres Baad „Basta“ underkaste en Deel Forandringer.

Foreningen kunde saaledes ved Mødet i Svendborg i 1867 møde med 10 større Dæksfartøjer, idet foruden de nysnævnte tillige mødte Herr Konsul *C. B. Benzons* „Caroline“, „Falken“, tilhørende Greve *W. Lerche* til Birkendegaard og Herr *L. Barner* til Kallundborg Ladegaard, „Coquette“ der nu var solgt til Herr. Cand. jur. *Berthelsen*, „Augusta“, tilhørende Herr *E. F. Esmann* i Odense samt Herr Ingeniør *Scotts* Kutter „Rover“, og man troede derfor nu at turde indbyde Fartøjer fra Sverig og Norge til Deltagelse. Denne Indbydelse blev af „Det kgl. Svenska Segel-Sällskap“ modtaget ved at 2 af de smukkeste Kuttere i Stockholm, nemlig: „Alma“ tilhørende Herr *F. Lundberg* og „Mathilda“ tilhørende Herr *Ed. Cederlund* og bygget af den danske Skibsbygmester *Agerskov* i Stockholm, gave Møde med Sällskapets Formand, Oberst *v. Feilitzen*, ombord.

Ved Kapsejlds, der foregik i Farvandet mellem Langeland og Fyen, Øst og Nord for Thurø omkring en ligesidet Trekant, sejrede begge de svenske Kuttere. Efter dem kom den nybyggede Kutter „Naja“,

der endog havde et betydeligt Forspring for den fra Aaret iforvejen sejervante Kutter „Caroline“.

Torsdagen d. 11te Juli 1867 afholdtes paa Raadstuen i Svendborg en Generalforsamling, hvor den nye Forening konstituerede sig, og hvor Lovene, der vare udarbejdede af den ved Mødet i Nyborg Aaret iforvejen valgte Bestyrelse, diskuteredes og vedtoges.

Foreningen kom til at bestaa af 3 Afdelinger, nemlig: 1 for danske Fartøjsejere med 16 Medlemmer som Ejere af 9 Dæksbaade, 1 for udenlandske Fartøjsejere med 5 Medlemmer og lige saa mange Baade samt 1 for bidragydende Medlemmer, hvis Antal den 1ste Juli 1867 var 111.

Ordskiftet gik fornemmelig ud paa at bestemme Forholdet deals til de større Lyskuttere deals til de aabne Baade, hvilke sidste man meente paa Grund af deres større Talrighed, vilde faae for stor Vægt i Foreningens Anliggender, dersom der blev givet dem lige Stemme med Dæksbaadene.

Resultatet af Forhandlingerne kan siges at være det, at de danske Dæksfartøjer maatte betragtes som Foreningens egentlige Medlemmer, hvorom den største Interesse drejede sig, og som gav Foreningen dens Karakter.

Disse kunde møde paa et hvilket som helst Sted i vore Farvande, hvor en Kapsejlad skulde afholdes samt sejle med i samlet Eskadre.

De aabne Baade udgjorde en Art Filialer, Grupper, der samlede sig paa forskellige Steder i Landet; ved at afholde Kapsejladsen det ene Aar hist, det andet Aar her, kom de forskellige Grupper skifteviis med paa Kamppladsen.

Desuden blev det vedtaget, at Foreningens Kjendemærke skulde være en hvid Stander med 3 røde Stjerner.

Man skred derefter til Valg af Bestyrelse, og da Herr Kapitajn-lieutenant *J. C. Tuxen*, der med Foreningens Stiftelse ansaae sit Hverv som endt, frabad sig Gjenvalg, valgtes Herr Godsejer *F. Tutein* til Formand.

Aaret efter, d. 29de og 30te Juni 1868, afholdtes Møde og Kapsejlads i Aarhus. Allerede her kunde Bestyrelsen meddele, at Hs. Kgl. Højhed Kronprinds Frederik havde viist Foreningen den store Ære at overtage Protektoratet for Foreningen.

Deltagelsen i dette Aars Sejlads var imidlertid kun ringe. Vel

mødte der som nye Fartøjer Kutterne „Agnete“ og „Lucifer“ og selve Sejladsen var yderst interessant ved Kampen mellem „Naja“ og „Agnete“, men der synes at have stillet sig flere Hindringer i Vejen for at fortsætte i det Spor, Foreningen fra først af var slaaet ind paa.

Ganske vist havde Foreningen alle Steder, hvor den havde givet Møde, nydt en storartet Imødekommen hos Autoriteter og Byernes Borgere, der havde dannet Komiteer til Foreningens festlige Modtagelse m. m. og havde ydet værdifulde Præmier, ligesom Foreningen ogsaa fra Marinen og Andre fra første Færd af havde mødt en ualmindelig stor Hjælp og Interesse, men de endnu uvante store Arrangementer stillede særdeles store Krav til Bestyrelsens Arbejdskraft og til pekuniær Assistance — efter Udløbet af Regnskabsaaret 1868-69 havde Foreningen en Underballance af 311 Rdl. 61 Sk. — hvorhos den i 1867 begyndte store Assistance fra Hovedstaden ikke fortsattes i saa stort Omfang som forventet.

Ved Mødet i Aarhus 1868 besluttedes det derfor at afholde næste Møde i København, samtidig med Landmandsmødet, og til Kapsejladsen i Sundet at indbyde til Deltagelse Brugsfartøjer saavel under dansk som fremmed Flag samt at sætte sig i Forbindelse med Roforeningerne i København, for at give disse Lejlighed til samtidig at afholde Kaproning.

Indbydelse hertil udstedtes af Foreningens Formand, Godsejer *F. Tutein*, og Roforeningernes Delegerede, Herr Grosserer *H. Fritsche*, der ved denne Lejlighed første Gang kom i Forbindelse med Foreningen.

Ved Generalforsamlingen d. 10de Juli 1869 i København, valgtes en ny Bestyrelse nemlig Herr Kammerherre *Sehestedt-Juul*, Herr Fyrskibsfører *J. P. Larssen*, Herr Grosserer *H. Fritsche* og Herr Havnekapitajn *A. J. Garde*, der konstituerede sig med Herr Kammerherre *Sehestedt-Juul* som Formand og Herr Grosserer *H. Fritsche* som Sekretær og Kasserer, og fra dette Tidspunkt søgte Foreningen at løse nogle af de mange Opgaver, der naturligt fremstillede sig, hvis Sporten skulde vinde Fremgang og Foreningen blive til et Bindeled imellem Alle, der udøvede Sejlsport.

I første Række maa her nævnes Spørgsmaalet om Fartøjernes Maa-ling og den Respit, de større Fartøjer skulde give de mindre; herom henvises til denne Beretnings Pag. 55.

Dernæst havde Bestyrelsen strax sin Opmærksomhed henvendt

paa det Heldige i at opnaae Frihed for Havneafgift for Foreningens Fartøjer i alle danske Havne.

Herom tilstillede Bestyrelsen d. 13de April 1870 Indenrigsministeriet et Andragende. Da imidlertid de fleste Havne vare Kommunehavne, opnaaedes Intet herved, og man maatte da gaae den besværigere Vej at henvende sig til hver enkelt Havnebestyrelse, men først i 1875 lykkedes det at opnaae Afgiftsfrihed i alle danske Havne for Foreningens Fartøjer. *)

Der udarbejdedes Forslag til Regler for Kapsejlads og Kaproning samt Eskadresejlads. Af daværende Kapitajn Christiansen, der i 1872 blev Medlem af Bestyrelsen ved Havnekapitajn *J. A. Gardes* Udnævnelse til Gouvernør for de vestindiske Øer, udarbejdedes en for Foreningen særlig bestemt Signalebog paa Grundlag af det internationale Signalsystem samt en Manøvrebog til Brug ved Eskadresejladser; der afholdtes aarlige Kapsejladser og Eskadresejladser; der gaves Brugsfartøjer Adgang til Deltagelse i Foreningens Kapsejladser, idet man meente herved at opmuntre til Bygning af hensigtssvarende, hurtigsejlende Brugsfartøjer; man indbød fremmede Foreninger til at give Møde, saaledes i 1872 til en Kapsejling om challenge-cups, til hvilken bl. A. Bestyrelsen beredvilligt ydede store Bidrag.

Af Hensyn til den store Interesse, Marinen lagde for Dagen, søgte Formanden ved Henvendelse til Marineministeriet at foranledige et Lystfartøj bygget til Benyttelse for Marinens Officerer.

Man opnaaede, at det ved allerhøjeste Resolution af 28de Februar 1873 tillodes Foreningens Fartøjer at føre et særligt Yachtflag, nemlig det ved allerhøjeste Resolution af 15de August 1865 fastsatte almindelige danske Yachtflag med 3 Stjerner i Guld som særligt Kjendemærke og man fik indført et særligt Foreningsmærke, først et Emblem med en sejlende Kutter og senere Foreningens Stander i Sølv paa en Roset af de danske Farver.

Overalt vistes der Foreningens Medlemmer stor Imødekommen.

I Aarhus dannedes der saaledes ved Foreningens Kapsejlads der i 1875 en Komitee med Borgmester *v. Schmidten* som Formand, der paa en særdeles opoffrende og forekommende Maade samt ved udsøgt Gjæstfrihed modtog Foreningens Medlemmer. Godsejerne indbød Foreningens Medlemmer til Besøg paa deres Ejendomme ved Kapsejladser og Eskadre-

*) Denne Afgiftsfrihed er dog senere ophævet for enkelte Havnes Vedkommende.

sejladser, og saavel Foreningens høje Protektor, dens Bestyrelse og Medlemmer opmuntrede ved værdifulde Præmier til fortsat livlig Deltagelse i den smukke nationale Sport.

Intet Under derfor, at det paa Mødet i Nyborg i 1876, i de samme Dage, paa hvilke Foreningen for 10 Aar siden var blevet stiftet der, kunde udtales, at Foreningen med hvert Aar var gaaet frem saavel i Medlemsantal som Antal af Fartøjer, ligesom det ogsaa kunde siges, at der havde været en stadig og vellykket Stræben efter, ved forbedret Konstruktion, at forøge Fartøjernes Sejlervne.

Som et Beviis paa den stedfundne raske Udvikling kunde det anføres, at der af de i Kapsejladsen ved Nyborg d. 2. Juli 1866 deltagende 10 Dæksfartøjer og 13 halvdækkede eller aabne Baade i Foreningen nu kun fandtes tilbage Kutteren „Caroline“ samt Baadene „Vildanden“ og „Zampa“.

Alle de øvrige vare fortrængte af nye og bedre Fartøjer.

Som en meget vigtig Faktor til denne Fremgang maa nævnes den paa Mødet i Nyborg d. 24. Juni 1873 vedtagne Ændring i Lovene, at alle danske Fartøjer, saavel Dæksfartøjer som Halvdæksfartøjer, fremtidig kunde optages i Foreningen.

Ifølge Foreningens ældre Love kunde kun Fartøjer med heelt Dæk optages, og ethvert saadant Fartøj skulde have følgende almindelige Egenskaber:

1. Længden mellem Stævnenes Yderkant multipliceret med den største Brede paa Klædningens Yderkant, begge Maal angivne i danske Fod, maa give et Tal, der ikke er mindre end 200.
2. Ved en af Bestyrelsen foranstaltet Prøvesejlads, ved hvilken mindst et af dennes Medlemmer og tvende af Bestyrelsen tilkaldte Medlemmer af Foreningen ere tilstede, maa Fartøjet i Forhold til dets Størrelse befindes at være en god Søbaad og ikke for svagt bygget. Hidtil havde vel mindre Fartøjer, ogsaa med Halvdæk, deltaget i Foreningens Kapsejladser og en Deel af disse Fartøjers Ejere været bidragydende Medlemmer.

Dette Forhold meente Bestyrelsen ved Forelæggelse af nye Love at burde søge hævet, idet den gik ud fra, at Foreningen ved en Sammenlutning med de forskjellige senere dannede, mindre, lokale Foreninger bedst kunde fremme de Formaal, som Foreningen ved sin Dannelse havde sat sig og iblandt disse fornemmeligt det, at danne et Bindeled

mellem alle de Mænd, der havde Interesse for og følte Kald til at beskæftige sig med Lystsejlads, og dernæst, at der var fælles Interesser, som stærkt opfordrede til Sammenslutning, og som kun ved samlede Kræfter og velvillig Imødekommen fra alle Parter kunde fyldestgøres.

Som saadanne fælles Interesser maatte nævnes: Fælles Regler for Kapsejlads, fælles Signal- og Manøvresystem, fælles Bestyrelse af de Anliggender, der angik Forholdet til andre Nationers Lystsejladforeninger m. m.

En yderligere Forøgelse fik Foreningen derved, at det af Hensyn til den livlige Fremgang, Deltagelsen af Damer i Foreningens Sejlads og Møder havde, blev vedtaget, at de Damer, som allerede vare eller fremtidig maatte blive optagne i Foreningen, skulde opføres i Foreningens Medlemsliste som en særlig Deel af 2den Afdeling, og at Damernes Aarsbidrag skulde anvendes til Præmier under Benævnelsen: „Damernes Præmie“.

Medens Foreningen ved sin Stiftelse kun havde 3 Afdelinger, nemlig:

- 1 for danske Fartøjsejere,
- 1 for passive Medlemmer, og
- 1 for udenlandske Fartøjsejere,

var Inddelingen efterhaanden blevet:

1ste Afdeling A, danske Fartøjsejere, hvis Fartøjer mindst vare 8 Yacht-Tons drægtige,

1ste Afdeling B, danske Fartøjer, hvis Fartøjer vare mindre end 8 Yacht-Tons drægtige,

2den Afdeling A, Bidragydende Medlemmer,

2den Afdeling B, Damer,

3die Afdeling A, Fartøjsejere af fremmed Nationalitet med fast Bopæl i Landet,

3die Afdeling B, Fremmede, i Udlandet bosatte, Fartøjsejere.

Paa Grund af den stærke Udvikling kunde det selvfølgelig ikke undgaaes, at der jævnlig var Trang til Forandring af Love og Bestemmelser, og nogle af de Bestemmelser, der hyppigst gjordes til Gjenstand for Diskussion og Forslag, saavel fra Bestyrelsens som fra Medlemmernes Side, var Spørgsmaalet om Afdrag i Tonnagen for Yawls og Skonnerter, Spørgsmaalet om Fartøjernes Inddeling i Klasser til Kapsejladsen, samt Spørgsmaalet om, hvorvidt det var rigtigt at lade Halvdæksfartøjer sejle i Løb med Dæksfartøjer.

De 2 sidste Spørgsmaal ere ved de nu gjældende Love bragte til en endelig Afslutning, idet det ifølge disse er overladt Bestyrelsen alene at tage Bestemmelse om Inddelingen af Kapsejladserne i forskellige Løb efter Fartøjernes Størrelse.

I alle tidligere Kapsejladser havde Fartøjerne ført Nummerflag som særligt Kjendemerke for Kampdommeren.

I Aaret 1877 fremkom Forslag om, efter engelsk System, i Stedet derfor at anvende særlige Kjendingsflag, og da der syntes at være Stemning derfor, paatog Bestyrelsen sig at søge opstillet et særligt System for saadanne Kjendingsflag.

Et Forsøg med disse gjordes i 1879 og Aaret efter fremkom fra Bestyrelsen et af den udarbejdet Kort over 100 Flag og Standere, som derefter fordeltes til Fartøjerne.

Som et Skridt til Sammenknytning af Foreningens Medlemmer kan nævnes Indførelsen af en eensartet Paaklædning. Denne var først eens for Alle og bestod af en Dragt af mørkeblaat Tøj (Jakke og Vest med særlige Knapper med Foreningens Navn omkring 3 Stjerner samt Hue med 3 smaa Guldstjerner).

Paa Forslag af Foreningens Formand, Hr. Kammerherre *Sehestedt-Juul*, vedtoges det senere, at Fartøjsejerne skulde have et særligt Kjendingsmærke, nemlig en tynd Guldsnor langs Yder- og Underkanten af Ærmets Rabat, samt at Bestyrelsens Formand skulde have 3 Guldstjerner og Bestyrelsens andre Medlemmer 1 Guldstjerne over Rabattet.

Den større og større Forbindelse med Udlandets Sejlforeninger og Indførelsen og Deltagelsen af fremmede Fartøjer af nyere Typer, henedte naturligt Bestyrelsens Tanke paa at søge at følge med denne Ud-

vikling ved Bygningen af ny Fartøjer herhjemme og førte til, at Bestyrelsen paa Generalforsamlingen i Aarhus 1881 foreslog, at der ved et Interessentskab af Medlemmer skulde bygges en Mønsterkutter paa 12 à 14 Y.-T. Interessentskabsandelene ansattes til 20 Kr., og det bestemtes, at denne Kutter, fuldstændig færdig og udrustet til at gaa under Sejl, skulde bortloddess mellem Interessenterne.

Tanken fandt imidlertid ikke tilstrækkelig Tilslutning — der tegnedes kun 74 Andele — og Foretagendet maatte derfor opgives, hvorefter de allerede indbetalte Andele omtrent alle velvilligst skænkedes som Gaver til Bidrag til Klubhusets Montering. (Om Klubhusets Tilblivelse henvises til Pag. 47).

Af det her Anførte vil det fremgaa, at Bestyrelsens Arbejder, for at bringe Foreningen op til det Standpunkt, den som den største, ledende og hele Landet omfattende Sejlforening maatte søge hævdet, ikke blot vare mange og særdeles omfattende, men ogsaa i høj Grad egnede til at vække Interessen for Sporten og dens Udøvere.

Sporten fandt vedblivende Støtte hos sine gamle Velyndere og erhvervede sig nye, som stedse vare rede til at støtte Foreningen med Raad og Daad, og som et Udtryk for den Interesse, der vistes Foreningen, skal her nævnes, at Sekretæren paa en ekstraordinær Generalforsamling den 18de Maj 1880 i Formandens Fraværelse paa Bestyrelsens Vegne kunde meddele, at Hans kongelige Højhed Prinds Valdemar vilde vise Foreningen den store Ære at træde i Spidsen for den som Æresformand, hvilken Meddelelse af Forsamlingen modtoges med eenstemmig Tilslutning og Paaskjønnelse.

Det kunde i denne Forbindelse nævnes, at Hans kongelige Højhed allerede i 1874 ved Bellevue ombord paa „Agnete“ personlig havde deltaget i Foreningens Gentlemen-Sejllads om Damernes Ærespræmie.

Med hvert Aar steg Antallet saavel af aktive som passive Medlemmer, og der byggedes og indførtes stedse nye Fartøjer. I den Henseende staa særlig Aarene 1880—83 særdeles højt.

Ikke desto mindre kunde det som sagt ikke undgaaes, at der vedblivende jævnlig fremkom Besværinger og Fordringer, navnlig om Lovforandringer og Forandring af Maalesystemet, og paa Mødet i 1882 kom

disse stærkt til Orde, idet der indenfor Foreningens Medlemmer havde dannet sig en Opposition, særlig begrundet paa det mindre gode Forhold, der i den senere Tid var opstaaet mellem Foreningen og den i 1871 stiftede lokale Forening „Kjøbenhavns Sejlklub“ *).

Medens Oppositionen stillede Fordring om gennemgribende Forandringer, og bebrejdede Bestyrelsen dens uvillige Stilling ligeoverfor Kjøbenhavns Sejlklub, erklærede Bestyrelsen, støttet af et overvejende Flertal af Medlemmer, at den meget godt kunde gaae med til en Revision af Lovene og et forandret Maalesystem, men at den bestemt maatte hævde, at Grunden til, at Forholdet ikke var saa godt som tidligere til Kjøbenhavns Sejlklub, nærmest skrev sig fra, at der i Klubben havde rejst sig Røster for at udvide dens Virksomhed udover det, som var en lokal Sejlforenings Grændser.

Imidlertid kunde den ikke see, at der behøvedes en Mængde minuttøse Lovbestemmelser for at drive Sporten paa en fornøjelig Maade; disse bragte Splid og Strid og evige Forhandlinger og vilde dræbe Lysten og Interessen for Sporten. Ethvert Forslag, som kunde gjøre en Tilnærmelse mellem de bestaaende Foreninger mulig, skulde Bestyrelsen drøfte og fremlægge for Generalforsamlingen, men den kunde ikke tilraade Nedsættelse af Udvalg og nye Forhandlinger.

Ved næste Aarsmøde (1883) meddelte imidlertid Bestyrelsen, at den i Henhold til de paa forrige Aars Generalforsamling faldne Yttringer, havde gennemgaaet Lovene og foreslog derefter følgende 2 Ændringer:

- 1) At Bestyrelsens Medlemmer skulde forøges fra 4 til 5, idet foruden Formanden, 2 skulde vælges af Fartøjsejerne og 2 af samtlige Medlemmer.
- 2) At der skulde dannes en Komitee af 17 Medlemmer, nemlig Bestyrelsens 5 Medlemmer og 12 Medlemmer valgte mellem Fartøjsejerne og Medlemmer rundt om i Landet i et bestemt Forhold.

Dette sidste Forslag motiveredes af Bestyrelsen ved at man haabede derved at tilvejebringe et Bindeled mellem de lokale Foreninger og „Dansk Forening for Lystsejlads“.

Meningen var, at Bestyrelsen vel skulde vedblive at være administrerende, men at den nye Komitee skulde være kontrollerende, optage

*) Cfr. herom en særlig hæftig Feide i „Fædrelandet“ for Februar og Marts 1882.

nye Medlemmer, styre Foreningshuset, vedtage Bestyrelsens aarlige Virksomhedsplan, revidere Regnskabet og drøfte alle Forslag til Lovændringer.

Særlig skulde det overdrages denne Komitee at gennemgaa Lovene og foretage de Forandringer, som Vedtagelsen af dette Forslag maatte medføre.

Denne Komitee skulde virke som en Art permanent Generalforsamling, uden at dog Generalforsamlingen mistede sin Ret til at vælge, og sit endelige Veto.

For dette Forslag afgaves der 30 Ja imod 14 Nej, men da ikke $\frac{2}{3}$ Dele af de Tilstedeværende stemte for Forslaget, bortfaldt det ifølge Lovene.

Bestyrelsens Forslag om at forøge Bestyrelsens Medlemsantal fra 4 til 5 vedtoges eenstemmigt.

Fordringerne om Lovforandringer fortsattes imidlertid. Aaret efter (1884) rejstes Spørgsmaalet atter af Grosserer *C. V. Bunch*. Han savnede saaledes Bestemmelser om Dagsorden for Generalforsamlinger og om ekstraordinære Generalforsamlinger. Klasseinddelingen fandt han uheldig; der burde være Regler for Anmeldelse om Op- og Nedflytning i Kapsejladsklasserne og for Indlevering af Forslag til Generalforsamlingen m. m. Han foreslog derfor et Udvalg nedsat til Behandling af Lovene.

Bestyrelsen mindede om sit i Middelfart i 1883 fremlagte Forslag til Lovforandring, som jo imidlertid bortfaldt, da det ikke fik kvalificeret Majoritet.

Hr. *Alfr. Benzon* stillede følgende Forslag: Der nedsættes et Udvalg paa 5 Medlemmer til Revision af Lovene. Et Medlem af Bestyrelsen indtræder i Udvalget; de øvrige 4 Medlemmer vælges af Generalforsamlingen.

Efterat dette Forslag var vedtaget, valgtes til Medlemmer af Udvalget d'Hrr. Kaptajn *H. Koch*, Dampmøller *O. Ekman*, Cand. *Alfr. Benzon* og Grosserer, Cand. jur. *Gustav Hansen*.

Som 5te Medlem delegeredes senere af Bestyrelsen Hr. Grosserer *H. Fritsche*.

Paa samme Generalforsamling vedtoges, efter Forslag af Fabrikant *Ernst Hoff*, Randers, at der hvert Aar skulde trykkes en Medlemsliste og et Fartøjsregister, der skulde tilstilles samtlige Medlemmer inden 15de Maj.

I Løbet af Aaret var imidlertid efterhaanden den Tanke fremkommet at søge en Sammenslutning mellem „Dansk Forening for Lystsejlads“ og „Kjøbenhavns Sejlklub“.

Denne sidste Forening var stiftet den 29de Juni 1871 efter Indbydelse af d'Hrr. Skibsbygmester *Chr. N. Lautrup*, Navigationslærer *S. Hempel* og Cand. polit. *Chr. L. v. Castenskjold*, med det Hovedformaal ved Eskadresejlads at fremme Interessen for Lystsejlads.

Klubben dannedes strax med 16 Fartøjer og 26 Medlemmer. Det af Klubben opstillede Program blev ogsaa overholdt i de første 6 à 7 Aar, den havde en betydelig Fremgang og vandt som lokal Sejlforening megen Anerkjendelse og Interesse.

Som Æresformand havde Klubben, ligesom „Dansk Forening for Lystsejlads“, den Ære, at have Hans kongelige Højhed Prinds Valdemar.

Imidlertid forandredes Klubbens Formaal betydelig i December 1878, idet den paa sit Program optog Afholdelsen af tvende aarlige Kapsejladser, foruden at den ogsaa søgte at virke for Klubbens Deltagelse i andre Foreningers Kapsejladser, og i den sidste Henseende kan nævnes dens Deltagelse i Kapsejladsen i Malmø 1877, hvor dens Fartøjer hjembragte alle de udsatte Præmier.

I 1881, da Klubben havde bestaaet i 10 Aar var dens Fartøjsantal 65 (27 Kuttere og Dæksbaade, 31 Halvdæksbaade og 7 aabne Baade) og Medlemsantallet var i samme Tidsrum steget til 255.

I 1880 fik Klubben en endnu friere Skikkelse, idet den fuldstændig bortkastede den Grændse for Fartøjernes Størrelse, der hidtil havde været opstillet for disses Optagelse (først 30' Længde og senere 34').

Det vil let kunne sees, at Fremkomsten af en saadan Forening, der havde sit Sæde i Kjøbenhavn og kun virkede der, som efterhaanden optog ethvert Fartøj, og som særlig søgte at fremme en selskabelig og nøjere Forbindelse mellem Sejlsportens Udøvere, maatte virke splittende af de Kræfter, der vare nødvendige til Sportens Fremme, og til Skade for „Dansk Forening for Lystsejlads“, der jo skulde virke over hele Landet, og som først senere var gaaet til at optage mindre Fartøjer, navnlig derved at Interessen for Kapsejladserne, der nu forøgedes betydelig, aftog.

Den stærke Fremgang og det store Sammenhold mellem Klubbens Medlemmer, hvoraf mange ogsaa vare Medlemmer af „Dansk Forening for Lystsejlads“, samt de Bestræbelser, „Kjøbenhavns Sejlklub“ gjorde, for

at hævde sin Stilling som den største lokale Sejlforening, Forskjelligheden i Maalesystemet, der virkede desorienterende ved Bedømmelsen af Fartøjernes Sejlevne, samt den Opposition, der i Dansk Forening for Lystsejladts rejste sig til Fordel for Københavns Sejlklub, særlig da begge Foreninger paabegyndte deres Arbejde paa at søge et selvstændigt Klubhus etableret — alt dette maatte tilsidst lede Tanken hen paa, om der ikke burde søges en Ordning af Forholdene, der kunde forhindre den Konkurrence og Spliid, som de 2 Foreningers Virksomhed medførte. For Københavns Sejlkлубs Vedkommende maatte ogsaa Udsigten til en Ordning være heldig, særlig da Dansk Forening for Lystsejladts netop nu havde erholdt Tilladelse til Opførelsen af et Klubhus paa Lange-linie, hvilket antoges i høj Grad at ville støtte Sammenholdet imellem Medlemmerne og forøge Medlemsantallet; dette viste sig ogsaa at være Tilfældet, idet Foreningen i Aaret 1884-85 efter Klubhusets Aabning havde en Tilgang af 310 ny Medlemmer.

Paa Generalforsamlingen d. 27. Juni 1885 i Assens oplyste Bestyrelsen derfor ved Fremlæggelsen af et Forslag til nye Love, at disse, foranlediget ved en Henvendelse fra „Københavns Sejlklub“s Bestyrelse, vare udarbejdede under Hensyn til en eventuel Sammenslutning af de 2 Foreninger.

Dette Lovudkast var bleven billiget af begge Foreningers Bestyrelser, som havde forpligtiget sig til at forelægge det i uforandret Skikkelse for de respektive Generalforsamlinger.

Hvis man derfor ønskede en Sammenslutning, maatte Forsamlingen følge Bestyrelsen og vedtage Lovforslaget uden nogensomhelst Forandring.

Forsamlingen vedtog Lovene, som med nogle enkelte Forandringer endnu ere gjældende for Foreningen (vide Side 86).

De nye Love gik hovedsagelig ud paa:

- 1) Forandring af Kontingent, Indskrivningspenge og Fartøjsafgift.
- 2) Bortkastelse af 3die Afdeling B. (Fartøjsejere af fremmed Nationalitet, som ej have fast Bopæl i Danmark). (Denne Bestemmelse forandredes igjen i December 1890).
- 3) Bestyrelsens Størrelse og Sammensætning og Valget af denne.
- 4) Bestyrelsens Organisation.
- 5) Afholdelse af Generalforsamlinger og Regler om Dagsorden for disse samt Regler om ekstraordinære Generalforsamlinger.
- 6) Regler om Klubhusets Administration.

- 7) Oprettelse af en københavnsk Fartøjsstation.
- 8) Bestemmelser i Anledning af Kontrakten med Tuborgs Fabrikker om Bygningen af Klubhuset.

Endvidere gik Lovene ud paa som særlige Kapsejladsregler at optage:

- 1) Afholdelsen af 3 Kapsejladsere om Aaret, deriblandt en mindre altid i Øresund, Øresundsløbet, hovedsagelig som Amatørsejlads, som Arv fra „Kjøbenhavns Sejlklub“.
- 2) Regler for Kapsejladserne, derunder Bestemmelser om Fartøjers Op- og Nedflytning i andre Løb end det, hvortil det efter sin Størrelse hører, hvorhos Løbenes Inddeling overlodes til Bestyrelsens Bestemmelse, istedetfor at der tidligere havde været en lovbestemt Klasseinddeling.

- 3) Regler om Bemanding m. m.

Efter Vedtagelsen af disse Love forlangte Bestyrelsen og fik eenstemmig Bemyndigelse til at foretage alt Fornødent med Hensyn til en Sammenslutning af „Kjøbenhavns Sejlklub“ med „Dansk Forening for Lystsejlads.“

Da „Kjøbenhavns Sejlklub“s Generalforsamling ligeledes havde vedtaget dette Lovudkast, nedsattes af begge Bestyrelser et Fællesudvalg, for at foreslaa de nærmere Betingelser for Sammenslutningen.

Udvalget, som bestod af d'Hrr. Grosserere *H. Fritsche*, Kommandør *Mac-Dougall*, Kapitajn i Marinen, *T. Braëm*, Grosserer *C. V. Bunch*, Fabrikant *Alfr. Benzon* og Sejl-, Flag- og Compasmager *Weilbach*, enedes om følgende Forslag:

- 1) Samtlige Medlemmer i „Kjøbenhavns Sejlklub“, Fartøjsejere og almindelige Medlemmer ere fra Sammenslutningsdagen optagne i „Dansk Forening for Lystsejlads.“
- 2) „Kjøbenhavns Sejlklub“s Æresmedlemmer ere samtidigt optagne som Æresmedlemmer i „Dansk Forening for Lystsejlads.“
- 3) „Kjøbenhavns Sejlklub“s Bestyrelse overgiver paa Sammenslutningsdagen efter fremlagt Opgjørelse alle Klubbens Aktiva og Passiva samt alle Arkivsager til „Dansk Forening for Lystsejlads.“

En til Sammenslutningsdagen afsluttet Medlemsliste over „Kjøbenhavns Sejlklub“s Medlemmer overleveres til Bestyrelsen for „Dansk Forening for Lystsejlads.“

Efterat begge Foreningers Bestyrelser havde godkendt Fællesud-

valgets Indstilling, blev Iværksættelsen af Sammenslutningen fastsat til d. 1. November 1885.

Ved Sammenslutningen overgik fra „Kjøbenhavns Sejlklub“ 22 Fartøjsere med 22 Fartøjer og 74 passive Medlemmer, af hvilke sidste dog en stor Deel strax udmeldte sig.

Efter den heldige Løsning af dette Spørgsmaal fik Foreningen en ikke liden økonomisk Vanskelighed at klare:

Klubhusets Montering m. m. havde stillet store Fordringer, uagtet Medlemmerne i rigeligt Maal bidrog ved Gaver og kontante Beløb, og ved Udgangen af Aaret 1885 havde Foreningen, foruden nogle løbende Regningskrav, en Gjæld paa ca. 5000 Kr. til Herr Grosserer *H. Fritsche*, der nu som saa ofte tidligere havde bistaaet Foreningen med kontante Forskud.

Disse 5000 Kr. havde Bestyrelsen paa Generalforsamlingen i Assens d. 27de Juni 1885 faaet Bemyndigelse til at søge rejst ved et Laan, men da dette havde været forbundet med Vanskeligheder og den rigtige Debet først kunde opgjøres ved Aarets Slutning, opstod der imellem Bestyrelsens Medlemmer paa Grund af Misforstaaelser en Uoverensstemmelse, der, da der samtidig dermed fremkom et indre Competence-Spørgsmaal samt Uenighed om Supplering af Bestyrelsen, endte med, at hele Bestyrelsen aftraadte og der den 15de April 1886 valgtes en ny Bestyrelse med Herr Kammerherre *J. A. Garde* som Formand, og hvori af den gamle Bestyrelses Medlemmer kun Herr Grosserer *H. Fritsche* fik Sæde. Ved det første Bestyrelsesmøde valgtes Grosserer *H. Fritsche* til Næstformand.

For at komme ud over de økonomiske Vanskeligheder, søgte den ny Bestyrelse ved Henvendelse til Medlemmerne at tilvejebringe et Laan ved Udstedelse af Partial-Obligationer paa 25 Kr., der skulde forrentes med 4 % og amortiseres ved Udtrækning med $\frac{1}{10}$ Deel af det hele Beløb hvert Aar, første Gang i Juni Termin 1887.

Opfordringen til at tegne sig for Andele i dette Laan, udsendtes d. 20de Maj 1886 til samtlige Medlemmer, og der tegnedes 203 Andele, eller ialt Kr. 5075, hvilket Beløb senere er forrentet og afdraget efter Obligationernes Bestemmelser. I 1889 eftergaves 65 Andele, eller

ialt Kr. 1625, saa at der ved Udgangen af Aaret 1890 resterede paa dette Laan Kr. 1825.

Allerede paa December-Generalforsamlingen samme Aar vedtoges flere Forslag, som vare af Betydning for Foreningen.

Først og fremmest kom Maalesagen til en foreløbig Løsning, (vide Pag. 68 ff.) dernæst vedtoges det, at ethvert Fartøj, der vil deltage i en Kapsejlads, skal ved Anmeldelsen hertil erlægge et Indskud efter følgende Skala:

For Fartøjer af 2 Tons Størrelse og derunder 2 Kr.

—	over	2	—	indtil	3 Tons.....	3	—
—	—	3	—	—	5 —	4	—
—	—	5	—	—	7 —	5	—
—	—	7	—	—	10 —	6	—
—	—	10	—	—	15 —	7	—
—	—	15	—	og derover		8	—

og for Fartøjer, som tillige ville deltage i Handicapløb, skal ovennævnte Indskud ved Anmeldelsen erlægges med det dobbelte Beløb.

Endelig vedtoges Indførelsen af Handicap-Løb.

Forslaget herom var stillet af Herr Konsul *C. A. Broberg* og blev, efter at have været forhandlet med det i Maalesagen nedsatte Udvalg, vedtaget i følgende Form, som var tiltraadt af Forslagsstilleren:

„Bestyrelsen bemyndiges til at tilstede, at Fartøjer, som deltage i de ved en Kapsejlads for dem bestemte Løb under lagttagelse af de almindelige gjældende Kapsejladsregler, samtidig kunne sejle i Handicap, naar de derom gjøre Anmeldelse inden en af Bestyrelsen nærmere fastsat Tid og erlægge det for Deeltagelse i Handicap særlig bestemte Indskud, samt derhos med Hensyn til Respitberegning m. v. underkaster sig de særlige Bestemmelser, som af vedkommende Handicap-Komitee træffes.

En Handicap-Komitee, bestaaende af 3 Medlemmer med Ret til at supplere sig selv, vælges ved December-Generalforsamlingen for det følgende Aar.“

Til Handicap-Komitee for Aaret 1887 valgtes Forslagsstilleren, Herr Konsul *C. A. Broberg*, Herr Kaptajn *A. J. Mathiesen* og Herr Kontorist *Chr. Achen*.

Hensigten med Handicap-Sejlads er at vedligeholde Lysten til Kapsejlads imellem de af Foreningens Fartøjer, der, som Følge af ældre Konstruktion, eller fordi de ikke fortrinsvis ere byggede til Kapsejlads, ved de sædvanlige Kapsejladser ikke kunne give Møde med Haab om at kunne konkurrere med Held, og derfor maa antages efterhaanden at ville holde sig tilbage.

Forslagsstillerens Motivering*) gik i Korthed ud paa, at der i de bestaaende Maale- og Respitregler var forsøgt paa en uheldig og ufyldstgjørende Maade, at beskytte de ældre og mindre hurtige Former ligeoverfor de nyere Typer, hvorved Kapsejladsernes Resultater ofte bleve et ukorrekt Udtryk for de deeltagende Fartøjers Sejlevne.

Dette hemmede baade den fornødne Kappelyst og Bygningen af nye og bedre Lystfartøjer, uden dog at give de ældre Fartøjer nogen afgjort Udsigt til ved god Sejlads og Manøvrering at tilkjempe sig en Præmie.

Handicapsejladsen kunde imidlertid bøde herpaa og bane Vejen for mere rationelle Maaleregler.

Som hidtil skulde der selvfølgelig sejles almindelig Kapsejlads om Præmier, der vandtes af de hurtigste Fartøjer, men samtidig skulde man handicappe de konkurrerende Fartøjer og derved give dem alle, uanset deres forskellige Størrelse, Type og relative Sejlevne, lige Chance til at vinde Præmier i Handicap, hvorved det maatte haabes, at baade Interessen for og Deltagelsen i Kapsejladserne blev større. —

Det var selvfølgelig ingen let Sag at udfinde tilforladelige Handicapregler, og det første Forsøg krævede ogsaa særdeles vidtløftige Beregninger.

Imidlertid tør Forsøget siges at have været heldigt og Komiteen til stor Ære, idet de Forandringer, der i de senere Aar ere foretagne i de først udregnede Handicaptillæg, nærmest kun hidrøre fra det større Kjendskab til Fartøjernes Sejlevne, som efterhaanden vandtes, hvorimod selve Grundreglen er blevet staaende.

Den første Liste for Handicaptillæget blev udregnet for 80 Fartøjer paa Grundlag af Resultatet af 10 af Foreningens Kapsejladser, i

*) Angaaende hele Beregningen af Handicaptillæget m. m. henvises til en af Herr Konsul *Broberg* affattet Artikel i Tidsskrift for Sport, 4. Bind, Pag. 259—262 og 282—285.

hvilke Vejrforholdene maatte siges at have været egnet til at danne Grundlag for en nogenledes paalidelig Beregning for Fartøjernes Fart i jevn middel Brise.

Resultaterne sammenholdtes derefter med en lignende Beregning for 10 Kapsejladser i den tidligere bestaaende „Kjøbenhavns Sejlklub“, hvori mange af Foreningens Fartøjer havde deeltaget.

Da disse Fartøjer langt fra havde deeltaget i alle 10 Kapsejladser (intet af dem havde deeltaget i dem alle, kun nogle enkelte 8 Gange, de fleste kun mellem 3 og 7 Gange og nogle kun 1 à 2 Gange), maatte der gjøres vidtløftige, sammenlignende Beregninger, for at udfinde deres sandsynlige Fart i de Løb, hvori de ikke havde deeltaget.

De forskellige udsejlede Distancer maatte endvidere reduceres til samme Eenhed, hvad der, da nogle af Fartøjerne ved enkelte af Kapsejladserne havde sejlet rundt om Hveen, medens de andre havde sejlet den sædvanlige Trekant-Sejlads, yderligere vanskeliggjorde Beregningen, som gik ud paa at finde Fartøjernes gennemsnitlige Sejltid pr. Kvartmil beregnet efter $\frac{1}{3}$ Kryds.

Denne Sejltid reduceredes med $\frac{1}{6}$, saaledes at Tillæget kunde bruges ved enhver Kapsejlads, naar blot den Strækning, der var udsat til Kryds, regnes dobbelt (i Analogi med den gjældende Respitberegning).

Man gik dernæst ud fra, at intet Fartøj vilde kunne paaregnes at have en større Sejltid end 1000 Secunder pr. Kvartmil. Handicaptillæget udregnedes derefter saaledes: 1000 Secunder $\div$ beregnet Sejltid pr. Kvartmil = Handicaptillæg.

Exempel:

N a v n	Størrelse	Beregnet Sejltid pr. Kvartmil		Omsat i Secunder	Tillæg i Secunder pr. Kvartmil mod 1 Fartøj paa 1000 Secunder
		m.	s.		
Odd.....	6,9	10	13	613	387 = 1000
Johanne	6,1	10	50	650	350 = 1000
Lucifer	6,5	11	50	710	290 = 1000
Mignon	6,5	12	00	720	280 = 1000
Kraka	6,3	12	40	760	240 = 1000

Dette Handicaptillæg, lagt til den ved Kapsejladsen virkelig udsejlede Tid, giver altsaa Handicaptiden.

Naar et uberegnet Fartøj skal deltage i Handicapsejlads, ansættes

dets Handicaptillæg efter Handicapkomiteens Skjøn i Forhold til Tillæget for de Fartøjer, som det antages nærmest at være jævnbyrdig med, og dets fremtidige Tillæg reguleres derpaa efter de Resultater, som Sejladsen udviser.

Endvidere søgte Bestyrelsen den i Lovenes § 14 omtalte Fartøjsstation etableret, men det saaes snart, at denne ikke vildt komme til at svare til Hensigten, hvis der ikke udfor Klubhuset paa Langelinie kunde tilvejebringes en Landingsbro, hvorved samtlige de Fartøjer, der holdt til i Kalkbrænderibugten og ved Badeanstalterne, kunde samle sig.

Bestyrelsen indgik derfor i Løbet af Vinteren 1886—87 med et Andragende til Havnevæsenet og Krigsbestyrelsen og fandt begge Steder velvillig Imødekommenhed. Saasnart Tilladelsen til Anlægget af Broen var givet, toges der fat paa Arbejdet efter en af Hr. Ingeniør *D. Simoni* udarbejdet Plan og under hans Tilsyn.

Broen aabnedes for Brug i Juli Maaned 1887 og der udstedtes under 16. Juli af Bestyrelsen nedenstaaende Reglement, som affattedes i nøje Overeensstemmelse med de af vedkommende Myndigheder givne Forskrifter:

Reglement

for

Benyttelsen af den af „**Dansk Forening for Lystsejlad**“ udfor Klubben paa Langelinie anlagte Landingsbro.

1. Denne Bro maa kun benyttes af Foreningens Medlemmer og Gjæster til Passage til og fra Lystfartøjerne. Længere Ophold end nødvendig herfor paa Broen er ikke tilladt.
2. Gods maa ej landes ved Broen, men skal bringes over Toldboden.
3. Laagen i Gitteret mod Landsiden skal holdes lukket, saaledes at den kun aabnes, hver Gang Personer skulle passere. Klubbens Tjener, som kan tilkaldes enten ved Hjælp af den ved Laagen anbragte Klokkestreng eller, hvis han skulde være ude med Baad, ved enkelte Slag paa den ved Broens Yderende anbragte Skibsklokke, har Nøgle til Laagen.

4. Ved Broens Yderside er Anlægsplads for Joller og mindre Sejlbaade, som dog ej maa blive liggende der længere end nødvendigt for Landsætning og Ombordgaaen.

Ved Broens Inderside forbeholdes numererede Liggepladser for de smaa Joller, som høre til Lystfartøjer, der ere hjemme-hørende her og betale for Tilsyn til Foreningens Kasse.

Tilsynet med disse Lystfartøjer og med Ordens Overholdelse paa og ved Broen samt Færgning mellem denne og Fartøjerne, besørges af Klubbens Tjener.

5. Ansaret for Overtrædelser af fornævnte Bestemmelser, som ere affattede efter de af de paagjældende Myndigheder givne Forskrifter, paahviler Vedkommende selv.
6. Et af Bestyrelsens Medlemmer fører Overtilsyn med Hensyn til Broens Benyttelse.

At Anlægget af denne Bro har været af stor Betydning og udfyldt et stort Savn, fremgaar af den store og stedse stigende Brug, der gjøres af den, saavel af de herboende Fartøjsejere som af andre Medlemmer, der give Møde her paa Rheden med deres Fartøjer, særlig efter at der fra Toldvæsenets Side ved Foreningens Æresmedlem, Hr. Kammerherre, Overtoldinspektør *K. v. Barner*, velvilligst er tilstaaet Foreningens Medlemmer en stor Lettelse med Hensyn til Ilandsættelsen af Sager fra Fartøjerne.

I Anledning af den nordiske Industri-Udstilling i 1888 indbød Foreningen fremmede, navnlig svenske og norske, Lystsejladforeninger, til at give Møde ved Kapsejladsen i Øresund i August Maaned.

Indbydelsen blev modtaget af flere svenske og norske Fartøjer, som gave Møde, og hvoraf flere viste sig som fortrinlige Sejlere og Foreningens Fartøjer overlegne. Mulig turde denne Sejlads være Aarsag til, at de Aaret efter fremkomne 2 Fartøjer, som have vakt Opmærksomhed, nemlig Dæksbaadene „Juno“ og „Else“, begge byggedes efter norske Tegninger.

Til ved ekstraordinære Præmier og paa anden Maade at give denne Sejlads et festligere Præg end ellers, fandt Bestyrelsen velvillig Støtte hos Medlemmerne ved rigelige Bidrag.

Med Udgangen af Aaret 1888 fratraadte Hr. Kammerherre *J. A. Garde* som Formand, og afløstes af Hr. Kammerherre, Lehnsgreve *C. Ahlefeldt-Laurvig*, efter en til ham rettet Opfordring fra en stor Kreds af Fartøjsejere.

Efter Forslag af Medlem af Bestyrelsen, Hr. Grosserer *C. V. Bunch*, lod Bestyrelsen i de to paafølgende Aar 1889 og 90 bygge 2 Halvdæksbaade paa ca. 1,9 Y.-T., der bortloddedes gratis blandt Medlemmerne efter nærmere fastsatte Regler. Baadene, der fik Navnene „Prima“ og „Secunda“, vandtes henholdsvis af d'Hrr. Grosserer *Adolf Carl* og prakt. Læge *Ehnhuus*, Odense, men skiftede imidlertid strax Ejere, og „Prima“ ejes nu af Hr. Bankdirektør *P. N. Damm*, og „Secunda“ af Hr. Cand. polit. *Donald Lobedanz*.

Det ved Salget indkomne Beløb skænkedes af Hr. Grosserer *Ad. Carl* velvilligst til Foreningen, dels til Præmier og dels til et Grundfond til Anskaffelse af en Øvelsesbaad for Foreningens Medlemmer.

I denne Sammenhæng bemærkes, at et lignende Forslag om aarlig Bortlodning af en Baad, i Lighed med det af „Göteborgs Segel-Sällskap“ anvendte System, allerede i 1874 bragtes frem af Foreningens Formand, daværende Hr. Etatsraad *Tietgen*, men ikke dengang fandtes udførlig.

Endnu skal her nævnes som vedrørende Foreningens indre Liv, at der i de 2 sidste Aar er skeet Forandringer og Tillæg til Foreningens Maaleregler og Respittabeller, hvorom andetsteds vil findes Oplysning, samt flere Ændringer af Lovene, af hvilke her kun skal nævnes følgende paa Generalforsamlingen den 6te Decbr. 1890 vedtagne Forslag:

at der gives Fartøjsejere af fremmed Nationalitet Adgang til at optages i Foreningen som Fartøjsejere, samt at Bestyrelsen bemyndigedes til at søge Foreningens Navn forandret til:

„Kgl. dansk Yacht-Club“.

Af Data, der ikke have fundet Omtale tidligere, kan endvidere anføres:

I Aaret 1875—76 udsendte Bestyrelsens Medlemmer som privat Komitee en Opfordring til Medlemmerne om at yde Bidrag til An-

skaffelsen af en ny Redningsbaad til Sæbys Fiskeres frivillige Redningskorps, den eneste frivillige Redningsstation, som da fandtes her i Landet. — Resultatet af denne Opfordring blev fuldt tilfredsstillende, idet de fornødne Midler til Bygning af en ny Baad kom tilstede, dels ved Bidrag fra Indenrigsministeriet efter Bevilling paa Finantsloven af Halvdelen af den fornødne Sum, dels ved L. N. Hvidts Legat samt iøvrigt ved frivillige Bidrag hovedsagelig fra Foreningens Medlemmer. Ved at forespørge i England om en der anvendt formentlig ny Konstruktion af Redningsbaade, foranledigedes den danske Generalkonsul *Good* i Hull og Konsul *Borries* i Newcastle til med paaskjønnelesværdig patriotisk Iver at interessere sig for Sæby Redningsstation, hvorefter resulterede, at Bestyrelsen for Schields Redningsbaad skænkede Stationen i Sæby en for Schields bygget Redningsbaad, som formedelst utilstrækkelig Længde fandtes mindre vel skikket til at anvendes ved Englands Østkyst, medens den netop havde de Dimensioner, som vare anvendelige ved Jyllands Østkyst. — Baaden bragtes fragtfrit til Aalborg af Dampskibet „Union“ og blev stationeret ved Stensnæs, Syd for Sæby og betjent, ligesom den her byggede ny Baad, af Sæbys Fiskere. — Bestyrelsen udtalte paa Generalforsamlingen i 1876 sin varme Tak til Regjering og Rigsdag for den ydede kraftige Bistand, hvorved Planens Gjennemførelse i sit fulde Omfang muliggjordes, til alle Bidragydende samt til Bestyrelsen for Schields Redningsbaad og d'Hrr. *Good* og *Borries*, hvilken Tak med Bifald tiltraadtes af Forsamlingen.

I 1882 under Besøget i Stockholm i Anledning af „Svenska Segelsällskap“s 50 Aars Jubilæum, optoges Foreningens Formand, Hr. Kammerherre *Sehestedt Juul*, og Medlem af Bestyrelsen, Hr. Kommandør *Christiansen*, som Æresmedlemmer af dette Selskab.

Den 3die December 1882 afgik Foreningens daværende Formand, Hr. Kammerherre *Sehestedt Juul*, ved Døden. Foreningen hædrede ham ved paa hans Baare at lægge en Sølvkrands, der var tilvejebragt ved rigelig indgaaede frivillige Bidrag fra Medlemmerne.

I 1884 gjordes Forsøg med en Totalisator ombord paa Dampskibet, der fulgte Løbene ved Kapsejladsen; dette Forsøg fik dog ikke et Udfald,

som fristede til Gjentakelse; men efter Indførelsen af Handicapsejlads vil mulig et nyt Forsøg være af Interesse.

Ved frivillige Bidrag fra Medlemmerne havde Foreningen den Ære Anledning af Ds. kgl. Højheder Prinds *Valdemars* og Prindsesse *Maries*



Brudegave fra „Dansk Forening for Lystsejlads“ til
Hs. kgl. Højhed Prinds Valdemar.

Formæling i 1885 som Foreningens Brudegave at kunne overrække Ds. kgl. Højheder en Model til en Kutter i Sølv, kunstfærdig udarbejdet som Opsats af Hr. Guldsmed *A. Dragsted* efter Hr. Fabrikant *Alfr. Benzon's* Tegning.

Som et Beviis paa Sejlsportens Udvikling herhjemme kan nævnes Stiftelsen af ikke faa lokale Klubber, som i større eller mindre Grad arbeide i „Dansk Forening for Lystsejlads“s Fodspor.

Som saadanne maa nævnes:

Kjøbenhavns Sejlklub.....	stiftet 1871,	{ sammensluttet med Dansk Forening for Lystsejlads i 1885.
Øresunds Sejlforening	— 1881.	
Kallebodstrands Sejlforening.....	— 1881.	
Foreningen for Lystsejlads paa Randers Fjord og Gudenaa.....	— 1877.	
Horsens Sejladsforening.....	— 1879.	
Aarhusbugtens Sejlklub.....	— 1879.	
Foreningen for Lystsejlads for Assens Tolddistrikt.....	— 1880.	
Smaalandenens Sejlselskab.....	— 1881.	
Foreningen „Neptun“ i Vejle.....	— 1881.	
Fredericia Sejlklub.....	— 1881.	
Kolding Sejlklub.....	— 1881.	
Limfjordens Sejlklub.....	— 1883.	
Skanderborg, Silkeborg osv.		

Flere af disse Klubber udfolde en særdeles god Virksomhed og have som lokale Klubber en vis Betydning.

Den største Virksomhed have dog „Øresunds Sejlforening“, „Kallebodstrands Sejlforening“ og Smaalandenens Sejlselskab udfoldet; den førstnævnte af disse Klubber veg end ikke tilbage for i 1890 at indbyde til en international Kapsejlads i Øresund, som vandt god Tilslutning og i det Hele maa kaldes særdeles vellykket.

At „Dansk Forening for Lystsejlads“, foruden at have givet Stødet til disse Klubbers Oprettelse, tillige har støttet dem i deres Virksomhed ved at de have accepteret Foreningens Maaleregler, Kapsejladsordning m. m., kan vist ikke bestrides, og i denne Sammenhæng maa endvidere nævnes, at Foreningens Maalesystem endog har vundet Indgang i en udenlandsk Sejlforening, nemlig i „Malmö Segelsällskap“.

Det Hensigtsmæssige i, at en Sport, der efterhaanden vandt flere og flere Tilhængere, kunde have et særligt Tidsskrift, bevirkede, at der i 1873 fra „Kjøbenhavns Sejlklub“ til Foreningen indgik et Forslag om en Samvirken til Udgivelsen af et „Nordisk Tidsskrift for Lystsejlads“.

Uagtet Bestyrelsen fandt, at et saadant Tidsskrift utvivlsomt kunde gjøre Nytte, blev Sagen dog dengang af forskellige Grunde ikke optagen med nogen større Interesse, og først i 1882 lykkedes det, hovedsagelig ved Grosserer *Fritsches* Initiativ, at kunne paabegynde Udgivelsen af et Tidsskrift, hvori Sager vedrørende Sporten kunde behandles.

Der udgaves nemlig da som „officielt Organ“ for de fleste Sportsforeninger af alle Arter det første Nummer af „Tidsskrift for Sport“ med en Redaktion bestaaende af Herr. Kommandør *V. Hansen* som Hovedredaktør og D'Hrr. Grosserer *H. Fritsche* og Fuldmægtig *Viggo Børthelson* i deres Egenskab af Sekretærer henholdsvis i „Dansk Forening for Lystsejlad“ og Foreningen til den ædle Hesteavl's Fremme“.

Tidsskriftet udkom i 4 Aar i Hæfter hver 14de Dag, men gik derefter over til Ugebladet „Dansk Sportstidende“ med en Redaktion bestaaende af Herr. Kommandør *V. Hansen* og Grosserer *Emil Z. S. Lyngbye*, hvilken Sidste dog senere er udtraadt af Redaktionen.

Disse Blade have selvfølgelig støttet Foreningens Virksomhed og i flere Retninger ydet Bidrag til Løsningen af sportslige Spørgsmaal, der stode paa Dagsordenen eller i Øjeblikket havde aktuel Interesse.

Af den store Interesse og Velvillie, Foreningen i Aarenes Løb har nydt, dels ved Assistance og dels ved værdifulde Gaver til Præmier, og som ikke andet Steds er nævnt, kan her anføres:

Præmier ere i Aarenes Løb velvilligst skjænket aarligt af:

Foreningens høje Protektor, Hs. kgl. Højhed *Kronprindsen*, og Foreningens Æresformand, Hs. kgl. Højhed Prinds *Valdemar*.

Endvidere i Aarene

1866 af Handelsforeningen i Odense — Grev *Moltke-Hvitfeldt*, Glorup — Søofficeers-Foreningen — Foreningen til Søfartens Fremme.

1867 af Odense Handelsforening — Svendborg Sø-Assurance-Forening — Svendborg Sparekasse.

1868 af Ingeniør *Fr. J. Rowan*.

1869 af Kjøbenhavns Børs — Foreningen til Søfartens Fremme.

- 1871 af Odense Handelsforening — Københavns Børs — Kammerherre *Sehestedt-Juul* — Fyrskibsfører *Larssen* — Vexelmægler *Martin Henriques*.
- 1872 af Etatsraad *C. F. Tietgen* — Ingeniør *Fr. J. Rowan* og Ingeniør *W. Rowan* — Stamhusbesidder *Holstein-Rathlou* — Grossererne *H. Fritsche*, *Harald Hansen* og *C. A. Broberg*.
- 1873 af Københavns Børs.
- 1874 af Københavns Børs.
- 1876 af Nyborg Kommune — Københavns Sejlklub — Kammerjunker *Grevenkop-Castenschiold*.
- 1883 af Overingeniør *Fr. J. Rowan*.
- 1887 af „En Sportsven“ (Handicappræmie) — Skibsinspektør *C. G. Warburg*.
- 1889 af Grosserer *Adolf Carl*.
- 1890 af Grosserer *Adolf Carl* — Lehnsgreve *C. F. Ahlefeldt-Laurvig* — Stamhusbesidder *de Stampe* (den sidste Præmie dog ej endnu uddelt).

Af Assistance maa nævnes:

Først og fremmest den kgl. danske Marine, der aarlig velvillig har stillet Fartøjer til Foreningens Disposition til Dommerskib m. m. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, der ligeledes saa godt som aarlig, i den senere Tid 2 Gange aarlig, har stillet Dampskibe til Foreningens Disposition.

Generalpostdirektoratet og senere Generaldirektoratet for Statsbanedriften samt

Det forenede Dampskibsselskab, der paa en meget imødekommende Maade har gjort Foreningen det muligt at lade dens Medlemmer overvære Kapsejladsen.

Københavns Overtoldinspektorat,

Københavns Havnevæsen,

Kommandantskabet i København,

Ingeniørkorpset, og

Københavns Navigationsskole.

Endelig maa nævnes den store Assistance, der ydedes Foreningen af Hr. Kontreadmiral *J. P. Schultz* som Kampdommer i en Række Aar samt i Aarene 1869—90 af Hr. kgl. Skibsmaaler *A. Brammer*, deels ved Maaling af Fartøjerne, deels ved Assistance ved Kap-sejladserne, hvilken sidste Funktion ved de sidste Sejladser velvillig er overtaget af Hr. Navigationslærer *C. D. Neergaard*.

Hans kgl. Højhed Kronprindsens Ærespræmier tilfaldt i:

- 1868 Kutter „Naja“ (I). Etatsraad *C. F. Tietgen* m. Fl.
 1871 — „Agnete“. Grosserer *Harald Hansen*.
 1879 — „Svalen“. Godsejer *Quistgaard* og Kjøbmd. *Nagel*, Skjelskør.
 1880 — „Naja“ (II). Etatsraad *C. F. Tietgen*.
 1881 — „Elektra“. Kancelliraad *J. C. Dreyer* og Grosserer *E. F. Esmann*, Odense.
 1882 Yawl „Sakuntala“. Brygger *T. Schiøtz*, Odense.
 1883 Kutter „Euterpe“. Legationssekretair *Gosling*.
 1884 — „Fulvia“. Grossererne *A. C. & C. V. Bunch*.
 1885 — „Fulvia“. Samme.
 1886 Yawl „Sakuntala“. Brygger *T. Schiøtz*, Odense.
 1887 Dæksbaad „Helga“. Grosserer *C. H. Melchior*.
 1888 — „Odd“. Grosserer *O. Ekman*.
 1889 Halvdæksbaad „Agnes“. Sagfører *P. F. Chr. Larsen*.
 1890 Dæksbaad „Juno“. Grossererne *A. C. & C. V. Bunch*.

Hans kgl. Højhed Prinds Valdemars Ærespræmie tilfaldt i

- 1880 Kutter „Fri“. Grosserer *C. Kramer*.
 1881 Dæksbaad „Johanne“. Fabrikant *Wm. Eickhoff*.
 1882 — „Ellen“. Pladsejer *P. Hansen*.
 1883 Yawl „Sakuntala“. Brygger *T. Schiøtz*, Odense.
 1884 Kutter „Attila“. Grosserer *Emmerich Müller*.
 1886 Dæksbaad „Helga“. Grosserer *C. H. Melchior*.
 1887 Halvdæksbaad „Fanny“. Docent *Westring*.

- 1888 Kutter „Terje Viken“. Ingeniør *G. Knudsen*, Porsgrund.
1889 Dæksbaad „Juno“. Grossererne *A. C. & C. V. Bunch*.
1890 Halvdæksbaad „Lili“. Bogbinder *C. A. Reichel*.

Damernes Ærespræmie tilfaldt i:

- 1882 Kutter „Gemma“. Godsejer *Alfr. Hage*, Oremandsgaard.
1883 Dæksbaad „Christine“. Overretsprok. *A. P. Seidelin* og Murmester
Chr. Jacobsen.
1884 — „Ellen“. Pladsejer *P. Hansen*.
1885 { — „Vivat“. Kontorist *Em. Z. S. Lyngbye*.
— „Fremad“. Bogholder *J. F. Clausen*, Odense.
1886 — „Vivat“. Kontorist *Em. Z. S. Lyngbye*.
1887 — „Hal ud“. Tømrmester *H. V. Hansen*.
1888 Halvdæksbaad „Agnes“. Sagfører *P. F. Chr. Larsen*.
1889 Dæksbaad „Juno“. Grossererne *A. C. & C. V. Bunch*.
1890 — „Else“. Lieutenant *P. Saabye* og Cand. jur. *F. P.*
Hiort-Lorenzen.

I Aarenes Løb er afholdt følgende

Eskadresejladser.

- 1868: Juli 1 fra Aarhus til Svendborg.
1872: Juli 22—25 til Nykjøbing p. F., Svendborg og Korsør.
1873: Juni 26—30 fra Nyborg, syd om Fyen gennem Lillebelt til Aarhus.
1874: Juni 23—28 fra København nord paa til Issefjord, Odensefjord og Vejle fjord.
1875: Juli 5—8 fra København syd om Sjælland gennem Storebelt til Aarhus.
1876: Juli 3—6 fra Nyborg syd paa til Lohals, gennem Omø Sund til Raagø Sund.
1877: Juli 9—12 fra København gennem Bøgestrømmen, Grønsund, omkring Møen til Klintehavn (Besøg og Middag hos Godsejer *Alfr. Hage*, Oremandsgaard).
1878: Juli 2—4 fra Kallundborg gennem Storebelt til Svendborg.
1879: Juni 30—2 Juli fra København syd paa gennem Grønsund til Nyborg Fjord.
1880: Juli 19—22 fra Svendborg til Faaborg, Middelfart og Vejle med Udflugter efter Indbydelse til Holstenshus og Hindsgavl.
1881: Juli 4—6 fra Aarhus til Kaløvig og tilbage. (Besøg og Sexa paa Rathlousdal).
1882: Juni 10—20 fra København til Stockholm i Anledning af „Svenska Segel-Sällskapet“s 50 Aars Jubilæum*).
1883: Juli 9—10 fra Fænø Sund til Skaarø Rev.
1889: Juli 15—17 fra Vejle syd paa gennem Lillebelt, Als Sund til Skjoldnæs.
1890: Juli 18—20 var en Eskadresejlad bestemt fra Bagenkop paa Langeland til Kiel, men maatte opgives paa Grund af Storm. Fartøjerne, der alle havde givet Møde, sejlede imidlertid enkeltviis til Kiel.

*) se herom „Tidsskrift for Sport“ I, Pag. 66 ff.

Foreningens Æresmedlemmer.

Kontreadmiral <i>J. P. V. Schultz</i>	optaget 1870 (død 1887).
Kommandør <i>J. C. Tuxen</i>	— 1870 (død 1883).
Kammerherre <i>J. A. Garde</i>	— 1875.
Overingeniør <i>Fr. J. Rowan</i>	— 1875 (død 1884).
Gehejmeetatsraad <i>C. F. Tietgen</i>	— 1875.
Viceadmiral <i>Lagercrantz</i> , Stockholm.....	— 1882.
Fhv. Fyrskibsfører <i>J. P. Larssen</i>	— 1883.
Kammerherre, Overtoldinspektør <i>K. v. Barner</i>	— 1885.
Kommandør, Havnekaptajn <i>F. W. Lüders</i> ...	— 1885.
Grosserer <i>H. P. J. Lyngbye</i>	— 1885.
— <i>H. Fritsche</i>	— 1887.
Marineminister, Kontreadmiral <i>N. F. Ravn</i> ...	— 1889.
Viceadmiral <i>J. S. Meldal</i>	— 1889.

Foreningens Bestyrelser have bestaaet af:

Formænd.

Hr. Kaptajnlieutenant <i>J. C. Tuxen</i>	fra $\frac{3}{7}$ 66 til $\frac{11}{7}$ 67.
- Godsejer <i>F. Tutein</i>	- $\frac{11}{7}$ 67 - $\frac{10}{7}$ 69.
- Kammerherre <i>Sehestedt Juul</i>	- $\frac{10}{7}$ 69 - $\frac{22}{7}$ 71.
- Etatsraad <i>C. F. Tietgen</i>	- $\frac{22}{7}$ 71 - $\frac{9}{7}$ 75.
- Kammerherre <i>Sehestedt Juul</i>	- $\frac{28}{6}$ 79 - $\frac{1}{3}$ $\frac{3}{12}$ 82.
- Hofjægermester, Lehnsharoon <i>C. Holck</i>	- $\frac{7}{7}$ 83 - $\frac{15}{4}$ 86.
- Kammerherre <i>J. A. Garde</i>	- $\frac{15}{4}$ 86 - $\frac{1}{1}$ 89.
- Kammerherre, Lehnsgreve <i>C. Ahlefeldt-Laurvig</i>	- $\frac{1}{1}$ 89.

Øvrige Medlemmer.

Hr. Godsejer <i>F. Tutein</i>	fra $\frac{3}{7}$ 66 til $\frac{10}{7}$ 69.
- Fyrskibsfører <i>J. P. Larssen</i>	- $\frac{3}{7}$ 66 - $\frac{7}{7}$ 83.

Hr. Konsul <i>C. B. Benzon</i>	- 11/7 67 - 10/7 69.
- Kammerherre <i>Classen Smidth</i>	- 11/7 67 - 10/7 69.
- Havnekaptajn <i>J. A. Garde</i>	- 10/7 69 - 20/7 72.
- Grosserer <i>H. Fritsche</i> , Sekretær og Kasserer	- 10/7 69 - 27/7 85.
- — — Næstformand.....	- 27/7 85 - 10/2 87.
- Kommandør <i>Christiansen</i>	- 20/7 72 - $\frac{1}{11}$ 29/84.
- Grosserer <i>Esmann</i>	- 7/7 83 - 15/4 86.
- Godsejer <i>A. Hage</i>	- 7/7 83 - 5/9 85.
- Fabrikant <i>Alfr. Benzon</i>	- 27/6 85 - 15/4 86.
- Kaptajn <i>T. Braëm</i>	- 27/6 85 - 15/4 86.
- Kommandør <i>Mac-Dougall</i>	- 27/6 85 - 15/4 86.
- Hofjægermester <i>E. A. P. Benzon</i>	- 15/4 86 - $\frac{1}{10}$ 10/7 88.
- Ingeniør <i>D. Simoni</i>	- 15/4 86 - 16/12 89.
- Kommandør <i>V. Hansen</i>	- 15/4 86 - 6/8 87.
- — — Næstformand.....	- 10/2 87 - 6/8 87.
- Grosserer <i>John Forbæch</i>	- 15/4 86 - 1/1 89.
- Brygger <i>T. Schiøtz</i> *)	- 15/4 86 - 6/8 87.
- Grosserer <i>C. V. Bunch</i>	- 10/2 87, gjenv. 89.
- Kommandør <i>T. Braëm</i> , Næstformand.....	- 6/8 87, — 90.
- Kjøbmand <i>J. P. Baagøe</i>	- 6/8 87, — 90.
- Hofjægermester <i>C. F. E. v. Holstein-Rathlou</i>	fra Juli 88.
- Dr. med. <i>E. Schmiegelow</i>	- 1/1 89.
- Kammerjunker <i>A. Lindholm</i>	- 1/1 90.

Sekretær og Kasserer.

Hr. Fuldmægtig i Overformynderiet *Vigo Rantzau* fra 1/9 1885.

Revisorer.

Hr. Grosserer, Landsthingsmand *Harald Hansen* for Regnskabsaarene 18^{68/69}—1887.

- Grosserer *O. Ekman* alene for Regnskabsaaret 1888, og sammen med
- Grosserer *Adolf Carl* for Regnskabsaarene 1889 og 90.

*) Valgt af Bestyrelsen i Stedet for Hr. Etatsraad *J. C. Dreyer*, Odense, der ikke ønskede at modtage det paa ham faldne Valg.

Foreningens Medlemsantal var i Aarene

1867.	Sommeren	21	Fartøjsejere	111	passive Medl.	ialt	132	Medl.
1872.	—	26	—	141	—	"	167	—
1873.	—	33	—	165	—	"	198	—
1878.	—	79	—	323	—	"	402	—
1879.	—	69	—	303	—	"	372	—
1880.	—	73	—	295	—	"	368	—
1881.	—	102	—	348	—	"	450	—
1882.	—	106	—	439	—	"	545	—
1883.	—	108	—	479	—	"	587	—
1884.	—	122	—	529	—	"	651	—
1885.	1. Novbr.	127	—	898	—	"	1025	—
	efterSammenslutning med Københavns Sejlklub og Klubhusets Opførelse.							
1885.	18. Decbr.	126	—	797	—	"	923	—
1886.	31. —	119	—	637	—	"	756	—
1887.	31. —	103	—	586	—	"	689	—
1888.	31. —	97	—	534	—	"	631	—
1889.	31. —	101	—	660	—	"	761	—
1890.	31. —	99	—	og 646	—	"	745	—

Medlemsantallet d. 31. Decbr. 1890 var saaledes fordeelt.

Første Afdeling: Fartøjsejere 99 *)

(heraf 4 i Udlandet, 40 i Provindserne og 55 i
Kjøbenhavn.)

Anden Afdeling: Damer 70

Medlemmer udenfor Kjøbenhavn 267

(heraf 29 i Udlandet.)

Officerer af Flaaden 79

Medlemmer i Kjøbenhavn og Kjøbenhavns Amt 230

745

Af de i Foreningen den samme Dato indmeldte 98 Fartøjer vare
4 hjemmehørende i Udlandet, 40 i Provindserne og 54 i Kjøbenhavn.

*) Endvidere findes Hs. Kgl. Højhed Prinds Valdemar anført som Fartøjsejer.

Med Hensyn til Størrelsen stillede Forholdet sig saaledes:

Over 100 Tons	1	(Chazalie).
Paa 88,3 —	1	(Tumleren).
— 49,1 —	1	(Sakuntala).
— 44,7 —	1	(Excelsior).
— 32,6 —	1	(Echo).
Mellem 20 og 30 Tons	7	
— 10 „ 20 —	8	
— 5 „ 10 —	18	
— 2 „ 5 —	35	
Under 2 —	22	
Størrelsen ej opgivet for.....	3	
	98	

Efter Fartøjernes Art fordeelte de sig saaledes:

Dampskonnert	1
Skonnerter	2
Jawls	3
Kuttere	21
Jagtgalease	1
Dæksbaade	26
Sænkekjolsbaade	2
Kragejolle	1
Halvdæksbaade	39
Aaben Baad	1
Naftabaad	1
	98

Fartøjernes Byggested var:

Kjøbenhavn og Amager	27
Provindserne	45
England	5
Norge	4
Tyskland	1
Ej opgivet	16
	98

Klubhuset.

Foreningens fremadskridende Udvikling og det nøjere Samkvem mellem Foreningens Medlemmer, som udviklede sig, særlig efterat Kjøbenhavn, dels ved Foreningens og dels ved „Kjøbenhavns Sejlklub“s Virksomhed var blevet Stedet, hvor Sejlsporten florerede stærkest, havde allerede tidligt bibragt Bestyrelsen den Tanke at søge rejst et Foreningshus saa nær ved Søen som mulig, hvor Medlemmerne efter Sejladsen kunde mødes, og hvor der kunde gives Adgang til, ved fremlagte Tidsskrifter, ved Møder og Foredrag yderligere at vække Interessen for Sporten, og hvor der tillige kunde foranstattes selskabelige Sammenkomster for Medlemmerne.

Bestyrelsen havde, efter at have bragt Sagen frem, erholdt Bemyndigelse til at arbejde videre paa Sagens Fremme og paa Mødet d. 26. August 1882 kunde Bestyrelsen meddele, at Tanken om at kunne faae rejst et Klubhus paa et passende Sted i Kjøbenhavns Nærhed nu syntes at kunne gennemføres.

Man havde — om end ikke endeligt — faaet Krigsministeriets Tilladelse til at bygge et Foreningslokale paa en særdeles heldig Plads paa „Pinnebergs Ravelin“ ved Langelinie.

Da Foreningen ikke ved egne Midler evnede at faae en saadan Bygning rejst, blev det Bestyrelsen magtpaaliggende at søge denne rejst uden Udgift for Foreningen og saaledes at Vedkommende, der tog Sagen i Entreprise, erholdt den til den nævnte Tilladelse knyttede Ret til at drive Konditori og Restauration i Bygningens underste Etage.

Det lykkedes at erholde en saadan Entreprenør i Aktieselskabet „Tuborgs Fabrikker“, og efterat foreløbige Aftaler vare truffene med dette, og efterat Foreningen havde erholdt Samtykke til at udleje den til

Konditori og Restauration bestemte Deel af Klubhuset, udstedte Foreningen d. 19. April 1884 til Krigsbestyrelsen følgende i Henhold til den givne Tilladelse affattede

Revers.

Stempel
4 Kroner 15 Øre.

I Henhold til Krigsministeriets Resolution i Skrivelse D. 493 af 21. Juni 1882 har Ingenieurkorpsen paa Krigsbestyrelsens Vegne meddelt „Dansk Forening for Lystsejlsads“ Tilladelse til at afbenytte Pinnebergs Ravelin ved Langelinie med den deri liggende Bygning og det Ravelinen nærmest omgivende Terrain, hvis Grændser paa den vedhæftede Plan III ere betegnede med a b c d e a til paa Ravelinen at opføre et Stationshus af Træ, Alt paa efterfølgende Betingelser, som undertegnede Bestyrelse for „Dansk Forening for Lystsejlsads“ herved paa Foreningens Vegne erklærer denne for forpligtet til at opfylde:

1. Stationshuset opføres og Arealet ordnes efter de vedhæftede to Tegninger, Plan I og II, under Kontrol af og efter nærmere Anvisning af 1. Ingenieurdirektion; der maa ikke senere foretages nogensomhelst Tilbygning til eller Forandring ved Huset eller Arealet uden Direktionens skriftlige Samtykke.
2. Kjørevejen maa hverken ved Trapper eller paa anden Maade gjøres smallere, end den alt er paa dette Sted.
3. De paa begge Sider af Vejen værende Trærækker skaanes saavidt muligt, og Beskjæring af Træerne maa saa lidt som muligt finde Sted.
4. Foreningen overtager den i Ravelinen beliggende Bygning og holder den vedlige i den Stand, hvori den modtages, imod efter 1. Ingenieurdirektions nærmere Bestemmelse og Skjøn at anvise den Underofficer af Ingenieurkorpsen, som til enhver Tid maatte være anvist eller blive anvist Bolig i Ravelinen, en anden antagelig Bolig eller et passende Vederlag for Afsavn af samme m. m.
5. Bygningerne og Arealet skulle stedse vedligeholdes i ordentlig og forsvarlig Stand af Foreningen, der til enhver Tid ubetinget skal efterkomme de Fordringer, der af vedkommende Myndighed, Souskommandanten, 1. Ingenieurdirektion, maatte blive stillede med Hensyn til Bygningernes Ydre, Arealets Anvendelse og Ordens Overholdelse. Særligt bemærkes, at der i og ved Bygningerne ikke maa ophænges Tøj til Tørring eller deslige, saaledes at det er synligt udenfra.
6. Terrainet paa Udsiderne af Ravelinen maa ikke benyttes til Oplagsplads.
7. Forsaavidt Gas- og Vandledningsrør eller Afløbsrender ønskes nedlagte over Fæstningsgrunden, tør dette kun skee efter dertil erhvervet Tilladelse fra 1. Ingenieurdirektion, og er Foreningen forpligtet til uden Godtgjørelse at borttage saadanne Rør m. v., naarsomhelst det af Krigsbestyrelsen forlanges. De hertil fornødne Arbejder udføres under Direktionens Kontrol og efter dens Anvisning.
8. Intet Affald, fast eller flydende, maa kastes eller henledes i Fæstningsgraven eller til noget andet Sted af Fæstningsgrunden. Med Hensyn til Vandafledningen omkring og fra Bygningerne og Ravelinen retter Foreningen sig efter vedkom-

mende Myndigheders Forlangende og udfører de dertil sigtende Arbejder efter 1. Ingenieurdirektions Anvisning.

9. De fornødne Adgange til Bygningerne og Ravelinen har Foreningen at anlægge og vedligeholde efter 1. Ingenieurdirektions Anvisning.
10. Foreningen har Tilladelse til at lade drive Konditori, Kafé og Restauration i Stationshuset, paa Betingelse af, at dette lukkes $\frac{1}{2}$ Time før Lukningen af Langelinies Tilgange og Posternes Inddragning, og at det først aabnes samtidigt med Posternes Udstilling om Morgenens ved Portenes Aabning, medens det dog tillades Foreningens Medlemmer, men alene disse, at opholde sig i de for Foreningen reservede Lokaler udover denne Tid, forsaavidt vedkommende Autoritets Tilladelse til Passage for Foreningens Medlemmer gennem Jernstakitlaagen ved Karantænehuset til Toldbodpladsen erholdes.
11. For Benyttelse af det overladte Areal og for Tilladelsen til at give Publikum Adgang til Konditoriet, Kaffeén og Restaurationen udreder Foreningen en aarlig Lejeafgift af 500 Kr. til Statskassen; Afgiften vil være at indbetale til 1. Ingenieurdirektion forud for hvert Aar i Tiden mellem 1. og 15. April; første Gang den Dag dette Revers underskrives.
12. Fremleje af Arealet og Bygningerne og Afhændelse af Stationshuset maa kun ske med Krigsbestyrelsens Samtykke.
13. Foreningen kan med $\frac{1}{4}$ Aars Varsel opsigte Benyttelsen af Ravelinen og den deri beliggende Bygning til Ophør den 31. Marts i et kommende Finantsaar. Stationshuset bliver da at nedbryde, Arealet at ryddeliggjøre og saavidtmuligt tilligemed Bygningen i Ravelinen at bringe i samme Tilstand som ved Afgivelsen til Foreningen, Alt at udføre indenfor Opsigelsesfristen og under Kontrol af 1. Ingenieurdirektion, hvorefter Aflevering til denne finder Sted.
14. Krigsbestyrelsen er berettiget til naarsomhelst at forlange Borttagelsen af det opførte Stationshus og Tilbagelevering af Ravelinen med den deri liggende Bygning saavidt muligt i samme Tilstand som ved Afgivelsen til Foreningen, indenfor en for dette Tilfælde nærmere bestemt Tidsfrist og under Kontrol af 1. Ingenieurdirektion. Naar den meddelte Tilladelse saaledes bortfalder, tilbagebetales der Foreningen den erlagte Leje pro rata for det resterende Tidsrum fra den Dag, da Fordringen om Tilbagelevering af Ravelinen med Bygning stilles.
15. Oversiddes den givne Tidsfrist til Nedbrydningen, eller naar dette Arbejde efter 1. Ingenieurdirektions Skjøn ikke fremmes med tilstrækkelig Kraft, er Direktionen berettiget til selv at besørge Nedbrydningen m. m., og ligeledes til at gjøre sig betalt i de forhaandenværende Materialier for sine Udlæg og for muligen resterende Lejeafgift.
16. Alle til den meddelte Tilladelse hørende, i det Foregaaende nævnte Arbejder og Vedligeholdelser m. m. udføres paa Foreningens Bekostning og uden nogensomhelst Udgift for Krigsbestyrelsen, ligesom ogsaa Foreningen i intet Tilfælde har noget Krav paa Erstatning for Ophør af Benyttelsen af Ravelinen med Bygning.

17. Saafremt Tilladelsen ikke er benyttet i sin fulde Udstrækning inden 1 Aar fra Reversets Udstedelsesdato at regne, betragtes den som bortfalden.

Til Bekræftelse paa at ovennævnte Betingelser ere knyttede til den „Dansk Forening for Lystsejls“ meddelte Tilladelse til at afbenytte Pinnebergs Ravelin ved Langelinie med den deri liggende Bygning og det Ravelinen nærmest omgivende Terrain og til paa denne at opføre et Stationshus af Træ, skal dette Revers thinglæses og protokolleres paa Foreningens Bekostning.

Reverset bliver at opbevare ved Ingenieurkorpset og en bekræftet Gjenpart tilstilles Foreningen.

Kjøbenhavn, den 19. April 1884.

Bestyrelsen for Dansk Forening for Lystsejls.

Paa Bestyrelsens Vegne:

H. Fritsche.

Til Vitterlighed:

Chr. Kryger. C. Boalth.

Retsanmærkning frafaldes.

Kjøbenhavn, den 30. April 1884.

L. Koefoed,

Oberst og Chef for

1ste Ingenieurdirektion.

Læst i den kongelige Landsover- samt Hof- og Stadsret i Kjøbenhavn Mandagen den 5. Maj 1884.

Schlegel.

Sporon.

Protokolleret

Severin.

Til Sagens Fremme var i 1883 blevet nedsat et Byggeudvalg, bestaaende af d'Herrer Bankdirektør *Harpoth*, Grossererne *O. Prior* og *O. Ekman*, Snedkermester *Oxelberg* og Vexelmægler *V. C. Jessen*, hvilket Udvalg særlig ledede Anskaffelsen af Inventar m. m. samt Lokalernes Udsmykning, og da Bygningen var færdig til at tages i Brug, udstedte et Reglement for den daglige Benyttelse af Lokalerne.

Paa en extraordinair Generalforsamling den 20. Juni 1884, fik Bestyrelsen sin Bemyndigelse til at slutte Kontrakt angaaende Opførelse af et saadant Klubhus fornyet og bekræftet.

Den eenstemmige Bekræftelse lød paa, at Bestyrelsen fik fuld Myn- dighed til at afslutte Kontrakt eller Kontrakter af ethvert Indhold om Tilvejebringelsen af et Stationshus paa Langelinie og til retsgyldigt at udstede og undertegne ethvert Dokument, som derved maatte foranlediges,

derunder ogsaa Obligation for Bygningens Opførelsessum med Pant i denne og Lejeretten.

Der afsluttedes derefter en Kontrakt med „Tuborgs Fabrikker“, ifølge hvilken samtlige ved Reverset overtagne Byrder (Lejeafgift m. m.) overførtes paa „Tuborgs Fabrikker“, der skulde udrede samtlige med Bygningens Opførelse og dens delvise Montering forbundne Omkostninger som et rentefrit, uopsigeligt Laan, imod Sikkerhed ved Prioritets-Obligation i Bygningen og dens Tilbehør.

Bygningen, der skulde opføres efter en af d'Herrer Professor *Dahlerup* og Arkitekt *Møller* udarbejdet Plan, skulde bestaa af 2 Etager, af hvilke den øverste, bestaaende af 4—5 Værelser med Veranda, udelukkende skulde være til Foreningens Disposition uden anden Udgift end den, Montering og den nødvendige Rengjøring, Betjening etc. medførte.

Dernæst skulde „Tuborgs Fabrikker“ afholde alle aarlige Udgifter samt Udgifterne ved Bygningens Vedligeholdelse og Brandforsikring. Som Vederlag gaves der „Tuborgs Fabrikker“ fuld Dispositionsret for sig selv eller ved Andre til Udløbet af Aaret 1899 over Bygningens hele nederste Etage med Tilbehør, samt Ret til der at lade drive Konditori, Kafé & Restauration i Overeensstemmelse med den Forening ved Reverset givne Tilladelse.

Som Følge af denne Kontrakt vedtoges paa Generalforsamlingen den 20. Juni 1884 efter Bestyrelsens Forslag følgende nye Lovparagrafer:

- § 17. Foreningen kan ikke retsgyldig ophæves før Udgangen af Aaret 1899.
- § 18. De lovbestemte Regler for nye Medlemmers Optagelse kunne ikke forandres før Udgangen af Aaret 1899.
- § 19. Bestemmelserne i §§ 17 og 18 kunne ikke forandres eller ophæves af nogen kommende Generalforsamling eller paa nogen-
somhelst anden Maade før Udgangen af Aaret 1899.

I Henhold til denne Kontrakt udstedte Bestyrelsen den 2. September 1884 en Panteobligation med 1ste Prioritet i Klubhuset, stor 52,000 Kr., hvori Bestemmelserne i Kontrakten og ovennævnte Lovforandringer præciseredes, og ifølge hvilken den „Tuborgs Fabrikker“ overdragne Lejeret ikke kunde opsiges før Udgangen af Aaret 1899 med det foregaaende Aars Varsel og derefter med samme Varsel til Udgangen af ethvert Aar.

Ved Opsigelse efter Aaret 1899 skulde Laanet tilbagebetales af Foreningen som en Samme paahvilende personlig Forpligtelse, dog med et Afslag af 2000 Kr. for ethvert Aar, Forholdet blev bestaaende udover 1899.

Ved Tillægskontrakt af 11. Februar 1885, forøgedes denne Prioritetsobligation med et Beløb af 19,980 Kr. 33 Øre, hvoraf 10,000 Kr. ydedes Foreningen som kontant Laan til Montering af dens Lokaler og Resten for forskellige Tilbygninger og Forandringer, derunder Lukning af Verandaerne i underste Etage samt Udbedring af Bygningens Fundamenter m. m., hvilke Arbejder vare udførte med Samtykke af Foreningen.

Der gaves altsaa saaledes nu 1ste Prioritet for ialt 71,980 Kr. 33 Øre paa samme Betingelser, som vare vedtagne for den oprindelige Sums Vedkommende, dog med den Tilføjelse, at Tuborgs Fabrikkers Lejeret til Stueetagen forlængedes til Aaret 1909, samt at „Dansk Forening for Lystsejlad“, for det Tilfælde, at Krigsbestyrelsen inden Udgangen af Aaret 1889 skulde forlange Bygningen fjernet, enten skulde betale „Tuborgs Fabrikker“ et kontant Beløb af 5000 Kr. (1000 Kr. aarlig i 5 Aar). eller overdrage til „Tuborgs Fabrikker“ som fuld Ejendom Alt i Foreningens Lokaler beroende Indbo m. m. (Gaver fra Medlemmerne eller Andre m. m. dog heri ej indbefattet). Som Følge heraf blev Aarstallet i de forannævnte 3 Paragrafer 17, 18 og 19, overalt at forandre fra 1899 til 1909.

Denne Forandring fremlagdes og vedtoges paa Generalforsamlingen i Assens d. 27. Juni 1885.

Medens Foreningen saaledes uden anden Udgift end Udgiften til Monteringen m. m. erholdt et særdeles heldigt beliggende Samlingslokale, maatte Foreningen i flere Retninger underkaste sig Bestemmelser af mere tyngende Karakter, som dog mulig nødvendiggjordes ved Forholdene, hvorunder Bygningen rejstes og paa Grund af den store Risiko, „Tuborgs Fabrikker“ paatog sig derved, at Krigsbestyrelsen til enhver Tid kunde forlange Bygningen fjernet, uden da at have nogen Regres til Foreningen.

Som saadanne kunne nævnes:

at Foreningen ikke kan opsiges Ministeriet Lejemaalet af Grunden.
at Foreningen er pligtig til at afslutte Lejemaal med enhver Restauratør, som „Tuborgs Fabrikker“ maatte opgive.

at Foreningen ikke uden Samtykke af „Tuborgs Fabrikker“ kan benytte nogen i Lejekontrakten liggende Beføjelse til at opsigte Værten.

at Foreningen skal bringe til Udførelse enhver Bestemmelse i Kontrakterne, som „Tuborgs Fabrikker“ ønske hævdet.

at Foreningen har givet „Tuborgs Fabrikker“ uigjenkaldelig og uindskrænket Fuldmagt til ligeoverfor Værten ogsaa i Foreningens Navn og paa dennes Vegne at hævde enhver Forpligtelse efter Foreningens egen Kontrakt samt efter enhver Tillægskontrakt, som „Tuborgs Fabrikker“ maatte træffe med Lejeren, og som skal ansees som direkte indgaaet mellem Værten og Foreningen;

kort sagt, Foreningen har ikke Raadighed over andre Lokaler end de den udtrykkelig forbeholdte, og kan ikkun andre Steder udøve nogen Myndighed som Befuldmægtiget for „Tuborgs Fabrikker“, saalænge og forsaavidt „Tuborgs Fabrikker“ ønske saadant. (§ 5 i Kontrakten af 2. Juli 1884.).

Klubhuset overleveredes d. 25. November 1884 ved en meget splendid Dinér i Overværelse af enkelte højere Autoriteter af Entreprenøren og Lejeren af Stueetagen, „Tuborgs Fabrikker“, til Foreningen som Bygherre.

Den 7. December samme Aar havde Medlemmerne og Damer Adgang til at bese Lokalerne, som indviedes ved en livlig Festmiddag d. 18. December samme Aar.

Til Udsmykning (Ovne, Gaskroner, Tæpper, Piano, Malerier m. m.) var der indkommet rigelige Bidrag fra Medlemmerne.

Klubhuset har stedse siden bevaret en vis Tiltrækningskraft for Foreningens Medlemmer, omend Besøget ikke altid har været saa stort, som man antog at det vilde blive.

Efter Anlægget af Landgangsbroen udfor Klubhuset, er Benyttelsen af dette selvfølgelig steget i høj Grad ved Besøg af Medlemmer, der med udenbyes Lystfartøjer ankomme her paa Rheden, ved Besøg af Ejere og Gentlemens Besætning paa fremmede Lystfartøjer samt af Officerer paa fremmede Orlogsskibe, der alle ved Havnemester *C. F. Lund's* Velvillie, saasnart de ankomme paa Rheden, erholde en zirlig trykt Indbydelse paa dansk eller engelsk, til under deres Ophold at gjæste Klubhuset.

En af de første større Fester, der afholdtes i Klubhuset, var et

Festmaaltid, Torsdagen den 22. October 1885, i Anledning af Foreningens Æresformand, Hs. Kgl. Højhed Prinds *Valdemar's* Formæling.

Den 11. Maj 1887 afholdtes i Klubben under livlig Deeltagelse fra Medlemmernes Side et Festmaaltid til Ære for Hr. Grosserer *H. Fritsche*, der i Foraaret 1887 havde meldt sig ud af Bestyrelsen. Bestyrelsen havde optaget ham som Æresmedlem og ved velvillige Bidrag fra Medlemmerne anskaffet et Billede af ham til Ophængning i Klubben som en Tak for den Interesse, det Initiativ og den utrættelige opofrende Virksomhed, hvormed han i saa mange Aar havde arbejdet for Foreningens Fremgang. For et Overskud fra den nævnte Indsamling ophængtes senere efter Herr Grosserer *H. Fritsche's* Ønske et Billede af Foreningens Æresmedlem og mangeaarige Medlem af Bestyrelsen, Herr. Fyrskibsfører *J. P. Larssen*.

Ved forskellige Sammenkomster efter Kapsejladser, ved særlig arrangerede selskabelige Aftenunderholdninger med paafølgende Dands, samt ved enkelte Diskussionsmøder, Generalforsamlinger o. s. v., har Klubhuset ogsaa udenfor Sejlsaisonen i Aarenes Løb jævnlig været særdeles godt besøgt og ydet Foreningen en god Støtte, og Lokalerne have af og til ivrigt været søgt til Benyttelse af andre Sportsforeninger m. Fl. ved festlige Lejligheder, i hvilken Henseende Bestyrelsen imidlertid, ifølge Sagens Natur og af Hensyn til sine Medlemmer, kun i enkelte Tilfælde har kunnet imødekomme de fremsatte Ønsker.

Derimod har de oprindelig paatænkte og hidtil hvert Aar forsøgte Møder paa en bestemt Aften om Ugen ikke vundet nogen Tilslutning hos Medlemmerne.

Klubhuset administreres af en særlig Administration, bestaaende af 3 Medlemmer; 2 valgte af Generalforsamlingen og 1 delegeret af Bestyrelsen.

Maalesystemer.

Overalt, hvor Lystsejlads drives, har Spørgsmaalet om Maalesystemer været og er vedblivende en ubehagelig men uundgaaelig Kilde til Uro og Forandring, Disput og Misfornøjelse.

„Dansk Forening for Lystsejlads“ er heller ikke gaaet Ram forbi i saa Henseende, og det skal i det Følgende søges i korte Træk at give en Oversigt over de ikke faa Forhandlinger og skriftlige Komité — og Enkeltmands Betænkninger, som dette nødvendige Onde — hvad Yacht-Maaling nærmest maa kaldes — har givet Anledning til i de forløbne 25 Aar.

Det første Maalesystem, der anvendtes i Foreningen, nemlig ved Kapsejladsen ved Nyborg den 2den Juli 1866, var det engelske „builders old measure“, der udtryktes ved Formlen $\frac{(L \div \frac{3}{5} B) B \times \frac{1}{2} B}{94}$ men dette forandredes snart og i de paafølgende Kapsejladser anvendtes følgende Formel $\frac{(L \div B.) \times B \times D.}{86}$ idet det strax stod klart, at Dybden absolut ogsaa maatte være en Faktor ved Bestemmelsen af Fartøjernes Størrelse, specielt i et Land med saa mange grundede Farvande, der iøvrigt egne sig saa fortrinligt til Lystsejladse.

Spørgsmaalet om denne Formels Korrekthed blev imidlertid meget hurtig rejst, og paa et Bestyrelsesmøde den 13. Juli 1869 vedtoges det paa Forslag af daværende Havnekaptajn *J. A. Garde* at underkaste dette Spørgsmaal en grundig Undersøgelse. Ved et senere Møde overdroges det Havnekaptajn *Garde* at behandle dette Spørgsmaal med Bistand af kyndige Mænd efter eget Valg.

Under 7. Juni 1869 var af Grosserer *Harald Hansen* til Foreningen indgivet et Indlæg i denne Sag, til hvilket Chefen for Skibsmaalingskontoret Herr *A. W. Schneider* efter Henvendelse af Bestyrelsen havde

sluttet sig ved et skriftligt Indlæg, hvori han udtalte, at man for at komme til en saavidt mulig sand og eensartet Maaling af alle Fartøjer, burde maale Fartøjernes Deplacement og saaledes finde hvert enkelt Fartøjs Vægt; Drægtigheden skulde herefter angives i Yacht-Tons à 2000 $\mathcal{M}$.

Paa Generalforsamlingen den 22. Juli 1871 udtalte imidlertid Bestyrelsen, at den ikke vilde kunne bringe en saadan forandret Maalemethode til Anvendelse, forinden den havde erholdt Medlemmernes Billigelse paa en Generalforsamling, særlig, da det viste sig, at den i Virkeligheden gav et ikkun lidet afvigende Resultat fra den gjældende Drægtighedsberegning, da Fartøjerne, saavel med Hensyn til Størrelse som til Konstruktion, stode hinanden saa nær, at det Principløse i den gjældende Maalemethode ikke fik synderlig Indflydelse.

Ved Kapsejladsen i 1871 havde man derfor søgt at bøde paa de af Grosserer *Hansen* fremsatte Anker ved at foreslaa forandrede Satser for Respithberegningen.

Da en videre Drøftelse af Spørgsmaalet imidlertid var af Interesse, og det jo var muligt, at man derved kunde komme til en Maalemethode, der, ved at hvile paa et sundt Princip, maatte kunne gives eensartet Anvendelse paa alle forskjellige Konstruktioner og Størrelser af Fartøjer, og som samtidig var tilstrækkelig let udførlig, opfordrede Bestyrelsen Medlemmerne til at yde Bidrag til Spørgsmaalets Løsning.

Aaret efter, altsaa 1872, udsendte Bestyrelsen følgende Forslag af Chefen for Skibsmaalingskontoret:

Kjøbenhavn, i Januar 1872.

Til Bestyrelsen for

Dansk Forening for Lystsejlad.

Ved Tilbagesendelsen af de mig godhedsfuldt udlaante interessante Indlæg af 7de Juni 1869 og 28de December 1870 angaaende Spørgsmaalet om Lystfartøjers Opmaalning, forfattede af Hr. Grosserer *Harald Hansen*, skal jeg til yderligere Belysning af denne Opgave tillade mig at fremkomme med følgende Bemærkninger og derpaa støttede Forslag.

Hvad der gjør det saa vanskeligt at udfinde en for alle Slags Fartøjer tilstrækkelig nøjagtig og ligelig Maalingsmethode til Brug ved Kapsejladser, er som bekjendt dels:

- 1) at saavel Maalingen som Beregningen maa være saa simple og let udførlige, at Enhver med Lethed og Hurtighed kan forstaa at anvende dem. Det nytter

derfor ikke at opstille indviklede og langvarige Metoder; thi dertil er der i Praxis ingen Tid, eftersom de fleste Fartøjer, der deltage i vore Kapsejladser, i Reglen først kunne indfinde sig i det sidste Øjeblik, ligesom der jo heller ikke altid vil staa Bestyrelsen den fornødne sagkyndige Bistand til Raadighed;

- 2) at den samme Maaling maa anvendes saavel for Lyst- som for Brugsfartøjer, altsaa for Skibe af højest forskellige Konstruktioner.

For at en Lystfartøjs-Maalingsmethode kan blive nogenlunde fyldestgørende, maa, foruden de ovennævnte Fordringer, endnu opstilles den, at der ved Maaden, hvorpaa eller Stederne hvor Maalene optages, ikke skabes nogen væsenlig Begunstigelse for visse Klasser Fartøjer eller for særegne Bygningsformer, hvorved der jo vilde lægges Baand paa Friheden i Bygningsmaaden, idet der vilde opstaa en naturlig Tilbøjelighed til at give Fartøjerne den Bygningsform, som giver en nominel lille Tonsdrægtighed, uden at Størrelsen i Virkeligheden derved indskrænkes.

Skjøndt disse Formaal formentlig allerede i det Væsentlige ere opnaaede ved den nuværende danske Lystfartøjs-Maaling*) — i al Fald ulige bedre end ved den engelske, hvorved Dybgaaendet aldeles ikke tages i Betragtning**) — maa jeg dog være enig med Hr. Grosserer *Harald Hansen* i, at den giver Anledning til forskellige Anker, saaledes:

- 1) at Principet for den ikke er tilstrækkeligt klart, idet tvende af Maalene, nemlig Længden og Bredden, optages ikkun af den Del af Fartøjet, som er under Vandet, hvoraf følger, at der ikke kan erholdes noget Udtryk hverken for det kubiske Rum, som Fartøjet optager, eller for dets Vægt;
- 2) at i Maalene medregnes Kjølen og Stævnens Højder eller Breder, hvilket synes mindre vel begrundet, naar man ikke samtidig tager Hensyn til Sejlføringen, der dog er af langt større Betydning. Følgen heraf er ogsaa bleven, at man for fladbundede Fartøjer med Sænkekjøl har maattet medregne Højden af den nedsænkede Del af Sværdet i Dybden, hvorved imidlertid saadanne Fartøjer blive ansatte til en uforholdsmæssig stor Drægtighed, ofte mere end dobbelt saa store som de i Virkeligheden ere; (t. Ex. Kutteren „Emil“ bliver, naar Sænkekjølen medregnes, 14.5 Y T, i modsat Fald kun 3.5 Y T);
- 3) at der ved Beregningen benyttes som Divisor et saa ubekvent Tal som 86.

Grosserer *Harald Hansen* foreslaaer nu for at bøde herpaa, at de 3 Hovedmaal, Længden, Bredden og Dybden optages i og fra Vandgangslinien, altsaa kun af den Del af Fartøjet, som er under Vandet, uden at der tages Hensyn til Stævnens eller Kjølen Breder og Højde, og at for Nemheds Skyld Divisoren 100 benyttes.

Paa denne Maade vil der øjensynligt opnaaes ikke blot en ikke ringe Simplifikation, men der vil ogsaa ske en Tilnærmelse til det Princip, som efter Udviklingen i Hr. *H. Hansen's* Indlæg i Almindelighed antages at være det korrekte, nemlig at søge at udfinde Fartøjernes Displacement eller Vægt. Dog maa her fremhæves, at man

*) Nemlig: (Længden mellem Stævnens Yderkanter $\div$ største Brede) $\times$ største Brede $\times$ Dybgaaende, divideret med 86 = x yacht tons.

**) Nemlig: L (Længdemaalt fra Forstævn til Agterkant af Agterstævn) $\div$ $\frac{3}{5}$ B (Bredden maalt udenbords paa det bredeste Sted) $\times$ B $\times$ $\frac{1}{2}$ B :: 94 = x yacht tons.

selvfølgelig paa denne Maade ingenlunde erholder noget virkeligt Udtryk for Fartøjernes Vægt, men egentlig kun de omtrentlige Udtryk for deres indbyrdes Størrelser, idet selve Formen af Fartøjernes Bund ved de optagne Maal slet ikke kan komme i Betragtning. Bunden kan være dannet som en firkantet Klods eller som en Kile. Resultatet bliver det samme. Saalænge Lystfartøjerne nærligt vare ensdannede i Bunden, havde denne Omstændighed mindre Betydning, men da der nu efterhaanden fremkommer saa mange forskellige Former, saaledes navnlig nu de meget fladbundede Fartøjer med Sænkekjøl, synes det mindre godt at kunne gaa an, at der slet intet Hensyn tages til Bundens større eller mindre Skarphed.

Da det lovlige Skibsmaal „Registertons“, skjøndt det giver et mathematisk nøjagtigt Udtryk for ethvert Skibs indvendige Kubikindhold, ikke ret vel lader sig benytte i det her omhandlede Øjemed, navnlig fordi der ved denne Maaling gives forskellige Tillæg og Fradrag for Rum, som kun have Betydning for Fartøjernes Ladningsevne med Hensyn til let Gods, og det dertil ikke er usandsynligt, at Antagelsen af dette Maal som Norm vilde bevirke, at Dækkene, for at faae en formindsket Tonsdrægtighed udbragt, ville blive lagte lavere end hensigtsmæssigt er, skal jeg tillade mig at henstille, om man ikke kunde gaa et Skridt videre i samme Retning som af Hr. Grosserer *H. Hansen* foreslaaet, nemlig paa den Maade, som findes antydnet i det vedlagte Bilag.

Den deri foreslaaede Maalingsmethode frembyder med lidt Øvelse i Udførelsen ikke synderlig store Vanskeligheder, i al Fald ikke for Toldembedsmænd, der fra Skibsmaalingen medbringe den fornødne Færdighed, og som vistnok altid ville findes villige til at assistere derved; dog optager den i Forbindelse med Beregningen omtrent den dobbelte Tid af den nuværende Methode.

Som det vil ses af Bilaget gaar Forslaget ud paa saa at sige at „veje“ Fartøjerne, ved Opmaaling af det kubiske Indhold af Fartøjernes nedsænkede Del, altsaa af den fortrængte Vandmasse, hvis Vægt er lig Fartøjets Vægt. Denne Veining kunde selvfølgelig udføres en Del nøjagtigere ved at maale 3 Tværnsnit, nemlig foruden det paa Midten tillige et paa $\frac{1}{4}$ og et paa $\frac{3}{4}$ af Længden; ved Hjælp af de saaledes erholdte Tværsnits Fladeindhold og Længden, og ved Benyttelsen af den Chapmanske Approximationsformel, vilde man komme til et nøjagtigere Resultat, men saavel Maaling som Beregning efter en saadan Methode synes for tidsspildende og indviklet til at det kan nytte at opstille den i dette Øjemed.

For at komme til Kundskab om, hvor stor Forskjellen er imellem denne nøjagtige Veiningsmethode og den paa Basis heraf i Bilaget antydede, ere Kutterne „Agnete“, „Naja“, „Rover“, „Echo“ og „Emil“, samt Lodsbaaden „Alert“ blevne opmaale paa begge Maader, men som det vil ses af nedenstaaende Tabel bliver Forskjellen ikke stor. Som Regel kan opstilles, at Vægten af Lystfartøjer af almindelig Konstruktion, byggede til Kapsejlads, vil kunne udfindes temmeligt nøjagtigt, nemlig kun afvigende indtil 5 pCt. fra den nøjagtige Vægt (se Kol. 4). At den her foreslaaede Methode ikke kan give et fuldstændigt nøjagtigt Resultat, ligger i, at de efter de anstillede Forsøg anvendte Multiplikatorer, nemlig 0.019 for Lystfartøjer, og 0.022 for Brugsfartøjer, samt for Lystfartøjer med Sænkekjøl, selvfølgelig ikke kunne passe til alle Fartøjers forskellige Fyldighedsgrader.

1. Navn	2. Nøjagtig Vægt i danske Pd.	3. Omtrentlig Vægt efter nyt Forslag (Kol. 8)	4. Forskjel i Procent	5. Kabikind- hold under Dækket	Yacht-Tons		
					6. efter nugjældende Methode	7. efter Grosserer H. Hansen's Forslag	8. Nyt Forslag
Agnete.....	38241	39120	2,3 for stor	1400	22,1	20,35	19,56
Naja	45187	44660	1,17 for lille	1178	20,78	20,23	22,33
Rover	27720	27560	0,6 for lille	—	13,56	12,95	13,78
Echo	19530	18680	4,25 for lille	—	8,77	7,86	9,34
Emil.....	14648	14260	2,65 for lille	456	3,82 med Sænkek. 14,50	5,25	7,13
Alert	17427	16420	5,78 for lille	628	7,45	4,95	8,21

I Kol. 7 findes anført Resultaterne efter Grosserer *H. Hansen's* Forslag; herefter vilde „Agnete“ blive 0.12 Tons større end „Naja“, medens den i Virkeligheden er 2.77 mindre; de 3 sidstanførte Fartøjer, som ere mere eller mindre fladbundede, blive paa Grund heraf ansatte en Del for lavt, hvilket Kol. 8 udviser langtfra i saa høj Grad vil blive Tilfældet ved den her foreslaaede Maalingsmethode. Fordelen ved samme skulde jo ogsaa være den, at de fyldigere Fartøjer i Forhold hertil fik en saameget større Yacht-Tonsdrægtighed, og at denne tilnærmelsesvis giver et Udtryk for Fartøjernes sande Vægt.

Skulde det her opstillede Forslag vinde Bifald, var det maaske rigtigst, at der gaves en Vejledning til, hvorledes Maalene paa nemmeste og hurtigste Maade bør optages, ligesom det ogsaa da vilde blive nødvendigt, at der til Dybdens og Bredernes Maaling udenbords forfærdigedes et særegent Maaleredskab, nemlig en Retvinkel med bevægelige Arme inddelte i Fod og Decimaltommer.

Aug. Schneider,

Chef for Hovedskibsmaalingskontoret.

Forslag til Maaling af Lystfartøjer.

De i Foreningens Kapsejladser deltagende Fartøjer inddeles som Lystyachter eller Brugsfartøjer i flere Klasser efter deres Størrelse.

Hver Klasse Fartøjer deltager for sig i et særskilt Løb.

Som Udtryk for Fartøjernes Størrelse søges udfundet deres Vægt i fuldtudrustet Tilstand, 2: liggende paa deres Kapsejlads-Mærker, angivet i Yacht-Tons paa 2000 π .

Til Bestemmelse heraf optages følgende Maal:

- En Længde i Vandgangslinien maalt udvendig i ret Linie fra Yderklædningen ved Forstævnen til Yderklædningen ved Agterstævnen;
- En Dybde paa $\frac{1}{2}$ Længde maalt udvendig lodret fra Vandgangslinien til den horisontale Linie for det Sted, hvor Yderklædningen støder an mod Kjølen; dette Maal kan ogsaa, hvis Ballasten tillader det, optages indvendig fra Vandgangslinien afmærket indenbords til Yderklædningen i Bunden ved Siden af Kjølen og tillagt Yderklædningens Førlighed;
- En øverste Brede paa $\frac{1}{2}$ Længde i Vandgangslinien, maalt udvendig mellem Yderklædningerne;
- En mellemste Brede paa $\frac{1}{2}$ Dybde, maalt udvendig mellem Yderklædningerne, eller indvendig, hvis Fartøjets Indretning indenbords tillader det, og tillagt Førlighederne af Klædningerne og Spanterne;
- En nederste Brede ved Dybdens Fodpunkt maalt udvendig mellem Yderklædningerne eller indvendig (se ovenfor) — i Almindelighed ikkun Kjølen eller Kjølsvinets Brede, eller for mere eller mindre fladbundede Fartøjer, saalangt som Bunden findes flad tversover.

Beregningen udføres paa følgende Maade:

Summen af øverste Brede (B^I), af 4 Gange mellemste Brede (B^{II}) og af nederste Brede (B^{III}) multipliceres med $\frac{1}{6}$ af Dybden (D). Det Udkomne viser Fladeindholdet af den nedsænkede Del af Fartøjets Midter-Tværsnit (M). Da dette Fladeindhold multipliceret med Længden (L), samt med den ved Forsøg, som Udtryk for Middel-Fyldighedsgraden udfundne Brøk 0.6 (for Brugsfartøjer og Lystfartøjer med Sænkekjøl 0.7), tilnærmelsesvis giver Kubikindholdet af den Vandmasse, som fortrænges af Fartøjet, følger heraf, at man ved at multiplicere dette Kubikindhold med 63 (3: Vægten af 1 Kubikfod Søvand), vil erholde Fartøjets omtrentlige Vægt. Ved at dividere den saaledes udfundne Vægtstørrelse med 2000, erholdes endelig Fartøjets Vægt udtrykt i Yacht-Tons à 2000 $\mathcal{H}$.

Formlen, hvorefter denne Beregning udføres, kan altsaa udtrykkes saaledes:

$$\frac{\frac{1}{6} D (B^I + 4 B^{II} + B^{III}) \times L \times 0.64 \times 63}{2000} = \frac{\frac{1}{6} D (B^I + 4 B^{II} + B^{III}) \times L \times 0.32 \times 63}{1000}$$

$$= \frac{1}{6} D (B^I + 4 B^{II} + B^{III}) \times L \times 0.019 \text{ (0.022 for Brugsfartøjer og Lystfartøjer med Sænkekjøl)} = X \text{ Yacht-Tons.}$$

Efter at et Fartøj er maalt, maa der ikke foretages nogen Vægtforandring med det.

Anm. Ballastens Vægt bør saa nøjagtig som mulig angives ved Anmeldelsen.

I Tilfælde, hvor det for Bestyrelsen fyldestgørende godtgøres, at et Fartøjs Vægt er udfundet paa en mere nøjagtig Maade end den foranævnte, saaledes navnlig ved Opmaaling paa Konstruktionstegningen, vil det paa saadan Maade udfundne Resultat kunne forventes anerkjendt.

Exempel I. Yacht-Tons Maaling og Beregning for Lystkutteren „Agnete“ af Kjøbenhavn.

$$\text{Længde} = 42.5.$$

$$\text{Dybde} = 4.2$$

$$\frac{1}{2} \text{ Dybde} = 2.1$$

$$\frac{1}{6} \text{ Dybde} = 0.7$$

$$\text{Øverste Brede} = 11.4 \quad \begin{array}{r|l} 1 & 11.4 \end{array}$$

$$\text{Mell. do.} = 5.7 \quad \begin{array}{r|l} 4 & 22.8 \end{array}$$

$$\text{Ned. do.} = 0.4 \quad \begin{array}{r|l} 1 & 0.4 \end{array}$$

$$34.6$$

$$\frac{1}{6} \text{ Dybde} = 0.7$$

$$M = 24.22 \square'$$

$$L = 42.5$$

$$M \times L = 1029.35$$

$$0.019$$

$$M \times L \times 0.019 = 19.56 \text{ Yacht-Tons à 2000 } \mathcal{T}.$$

Exempel II. Lystkutteren „Emil“ af Kjøbenhavn. (Med Sænkekjøl).

$$L = 27.0$$

$$D = 1.70$$

$$\frac{1}{2} D = 0.85$$

$$\frac{1}{6} D = 0.28$$

$$B \text{ I} = 9.7 \quad \begin{array}{r|l} 1 & 9.7 \end{array}$$

$$B \text{ II} = 8.1 \quad \begin{array}{r|l} 4 & 32.4 \end{array}$$

$$B \text{ III} = 0.8 \quad \begin{array}{r|l} 1 & 0.8 \end{array}$$

$$42.9$$

$$\frac{1}{6} D = 0.28$$

$$M = 12.01$$

$$L = 27.0$$

$$M \times L = 324.3$$

$$0.022$$

$$M \times L \times 0.022 = 7.13 \text{ Yacht-Tons à 2000 } \mathcal{T}.$$

Paa Aarsmødet den 20de Juli 1872 henlede Bestyrelsen ved Havnekaptajn *Garde* Medlemmernes Opmærksomhed paa dette Forslag, som var omsendt til Medlemmerne.

Da der fra disses Side ikke var fremkommet nogensomhelst Udtalelse om dette vigtige Forslag, fandt Bestyrelsen det rettest foreløbig at lade dette Spørgsmaal henstaa uafgjort, saa meget mere, som den ikke kunde anbefale dette Forslag til uforandret Vedtagelse, da det lod

Kjøleens Højde aldeles ude af Betragtning, og dernæst krævede saa megen Nøjagtighed og Kundskab, at Maalingen vanskelig lod sig foretage udenfor Kjøbenhavn.

Efter at daværende Kaptajn *Christiansen* var indtraadt i Bestyrelsen, underkastede han imidlertid, med disse Indvendinger for Øje, det fremkomne Forslag den Forandring, at der, efter at Fartøjets Vægt var udfunden, paa Grund af de Fordele, en forøget Kjølhøjde medfører, gaves dette et Tillæg, som beregnedes paa følgende Maade:

Middel Kjølhøjde			Tillæg			Middel Kjølhøjde			Tillæg			Middel Kjølhøjde			Tillæg			Middel Kjølhøjde			Tillæg		
Fod	Tom.	Tons	Fod	Tom.	Tons	Fod	Tom.	Tons	Fod	Tom.	Tons	Fod	Tom.	Tons	Fod	Tom.	Tons	Fod	Tom.	Tons	Fod	Tom.	Tons
"	1	0.01	1	1	0.66	2	1	2.31	3	1	4.96	"	2	0.03	1	2	0.78	2	2	2.53	3	2	5.28
"	3	0.06	1	3	0.91	2	3	2.76	3	3	5.61	"	4	0.10	1	4	1.05	2	4	3.00	3	4	5.95
"	5	0.15	1	5	1.20	2	5	3.25	3	5	6.30	"	6	0.21	1	6	1.36	2	6	3.51	3	6	6.66
"	7	0.28	1	7	1.53	2	7	3.78	3	7	7.03	"	8	0.36	1	8	1.71	2	8	4.06	3	8	7.41
"	9	0.45	1	9	1.90	2	9	4.35	3	9	7.80	"	1	0.55	2	"	2.10	3	"	4.65	4	"	8.20

og hvortil der knyttedes følgende yderligere Bestemmelser:

„For større Kjølhøjder gives Tillæg i samme stigende Forhold.

Ved Kjølhøjden forstaas Afstanden fra Spundingen til Straakjøleens Underkant.

Overkanten af Kjølsiden midtskibs skal være betegnet ved et, omtrent en Tomme fremspringende Zinkmærke; ligeledes skal der paa det Sted, hvor et igjennem dette Mærke lagt lodret Tværskibs-Plan skærer Vandgangslinien, være anbragt et andet Zinkmærke, hvis Overkant viser Vandgangslinien for Fartøjet i fuldudrustet Tilstand og liggende paa ret Kjø. Dybdemaallet til Bestemmelsen af Fartøjets Vægt regnes lig med den lodrette Afstand mellem disse Mærkers Overkanter. Kjølhøjden bliver følgelig at ansætte lig med Afstanden fra det underste Mærkes Overkant til Kjøleens Underkant.

Ved Sænkekjols-Fartøjer beregnes Tillægene saaledes, at Kjølens Højde midtskibs tillagt den halve Højde af den Del af den helt nedfiredede Sænkekjøl, der findes under den egentlige Kjøls Underkant, bliver at anse for Fartøjets Kjølhøjde.

Efterat et Fartøj er maalt, maa der ikke foretages nogen Vægtforandring med det.

Ballastens Vægt skal angives saa nøjagtig som mulig.

Enhver senere Vægtforandring samt en mulig Forandring af Kjølhøjden skal anmeldes.

Iøvrigt benyttedes Kontorchef *Schneider's* Forslag til Maalingen fuldstændig (cfr. ovenfor), medens der samtidig, ligesom i Kontorchef *Schneider's* Forslag, gaves Anvisning paa en fuldstændig nøjagtig Methode, der vilde være at foretage af en Skibskonstruktør, og som gik ud paa, at Maalingen skulde foretages ved at optage en Længde i Vandgangslinien maalt udvendig i ret Linie fra Yderklædningen ved Forstævnen til Yderklædningen ved Agterstævnen.

Denne Længde blev at dele i 4 lige store Dele; paa $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ af denne Længde skulde maales et Tværsnit, og ved Hjælp af de erholdte Tværsnits Fladeindhold og Længder og ved Benyttelsen af den Chapmanske Approximationsformel udførtes derefter Beregningen.

Denne Methode var imidlertid særlig omstændelig, hvorfor i Reglen den førstnævnte Methode anvendtes saaledes, at der til ovenstaaende Beregning lagdes Tillæget for Kjølhøjden.

Exempel I. Yacht-Tons Maaling og Beregning for Lystkutteren „Naja“ af Kjøbenhavn:

Længde = 40.5.

Dybde = 4.4

$\frac{1}{2}$ Dybde = 2.2

$\frac{1}{6}$ Dybde = 0.73

Øverste Brede	=	11.35	1	11.35
Mell. do.	=	7.6	4	28.0
Ned. do.	=	0.4	1	0.4

39.75

$\frac{1}{6}$ Dybde = 0.73

M	=	29.02	□'
L	=	40.5	

$M \times L = 1175.31$
0.02

$M \times L \times 0.02 = 23.51$ Tons à 2000 $\mathcal{T}$.
Tillæg for Kjølhøjde = 0.55 —

24 Yacht-Tons.

Exempel II. Lystkutteren „Emil“ af Kjøbenhavn (med Sænkekjøl).

$$\begin{array}{rcl}
 L & = & 27.0 \\
 D & = & 1.80 \\
 \frac{1}{2} D & = & 0.90 \\
 \frac{1}{6} D & = & 0.30 \\
 \begin{array}{l} B \text{ I} \\ B \text{ II} \\ B \text{ III} \end{array} & = & \begin{array}{c|c} 10.7 & 1 \\ 8.5 & 4 \\ 0.8 & 1 \end{array} \begin{array}{c} 10.7 \\ 34.0 \\ 0.8 \end{array} \\
 & & 45.5 \\
 \frac{1}{6} D & = & 0.30 \\
 \hline
 M & = & 13.65 \\
 L & = & 27.0 \\
 \hline
 M \times L & = & 368.6 \\
 & & 0.02 \\
 \hline
 M \times L \times 0.02 & = & 7.37 \text{ Tons à 2000 } \pi \\
 \text{Tillæg for Kjøl} \times \text{Sænkekjøl (2.)} & = & 2.10 \\
 \hline
 & & 9\frac{1}{2} \text{ Yacht-Tons.}
 \end{array}$$

Dette Maalesystem var i de paafølgende Aar indtil 1886 gjældende for Foreningen, og udført ved kgl. Skibsmaaler *A. Brammer's* sagkyndige Assistance gjorde det ogsaa for saa vidt Fyldest, men dets Hensigtsmæssighed og Retfærdighed blev i Tidens Løb særdeles ofte kritiseret og gjort til Gjenstand for Forslag til Ændringer, særlig da „Kjøbenhavns Sejlklub“, i hvilken ikke faa af Foreningens Fartøjer vare optagne, var gaaet over til at benytte et andet System, Girth Systemet. Dette, der i Modsætning til Deplacementsystemet, maalte hele Fartøjets Kubus paa en let og praktisk Maade, var foreslaaet af Hr. *Alfred Benzon*, og fremkom navnlig paa Grund af den Misfornøjelse, som den vidtdrevne Udnyttelse af Deplacementsmaalet i Tidernes Løb havde affødt. Det var nemlig lykkedes Konstruktørerne at „omgaa“ Maalet paa en meget sindrig Maade, saaledes at Kjølhøjden blev ganske ringe (ved at anvende lodret stillede Bord i Stedet for Kjøl, og kun gjøre denne faa Tommer høj) og Deplacementet derigjennem ovenikjøbet betydelig ringere (idet mellemste Brede, der efter Formlen skal multipliceres med 4, kom lavere ned ved de lodret stillede Kjøl-Bord), saa at de med disse Finesser byggede Fartøjer, særlig flere større Dæksbaade, maalte overordentlig lidet i Forhold til deres lidt ældre Konkurrenter. „Kjøbenhavns Sejlklub“ indførte da et Girth-Maal, der bestod i en Udmaaling af Fartøjets hele Kubus (tilnærmelsesvis) udført ved Hjælp af 3 Girther, tagne paa $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ af Fartøjets største Længde.

Dette System virkede for sin Tid ganske godt, og bidrog særlig til at lade Fejlene ved det ældre Deplacements-System komme for Lyset — men besad iøvrigt selv adskillige Mangler, væsentlig af theoretisk Natur, der først efter Aars Erfaring gjorde sig gjældende, men som dog ikke opvejede dets Hovedfordel — dets simple og lette Udførelse — hvilket dengang havde en overordentlig Betydning overfor Deplacements-Systemets indviklede Mekanisme.

Desuden fremkom der saavel herhjemme som i vore Nabolande, navnlig Norge, forskjellige Forslag til nye Maalesystemer. *)

Paa Generalforsamlingen i 1882 fremkom der et Forslag fra Grosserer *C. V. Bunch* og Cand. pharm. *Alfred Benzon* om at nedsætte et Udvalg paa 3 Medlemmer til at revidere Foreninges Maaleregler og fremkomme med Forslag til eventuelle Forandringer.

Dette Udvalg skulde tiltrædes af 2 Medlemmer af „Kjøbenhavns Sejlklub“, forat søge at opnaa Enighed om et fælles Maalesystem for de 2 Foreninger.

Herr *Alfred Benzon* præciserede, at Foreningens Maalesystem var uheldigt, da det let kunde omgaaes af Skibsbyggerne og frembragte uheldige Typer. Han foreslog til at indtræde i et Udvalg herom d'Hrr. Kommandør *Christiansen*, Grosserer *Har. Hansen* og Kontorchef *Schneider*.

Bestyrelsen lovede at tage Hensyn hertil og haabede, at der vilde komme et godt Resultat ud heraf, saafremt de nævnte Herrer vilde indtræde i Udvalget, og erklærede, at den gjerne skulde tage imod et nyt Maalesystem, naar dette accepteredes af de sagkyndige Autoriteter.

I Aarets Løb nedsattes derfor et Udvalg for at drøfte Spørgsmaalet om Ændringer i Systemet for Lystfartøjers Maaling.

Dette Udvalg, der bestod af Kommandør *Christiansen*, Kontorchef *A. W. Schneider*, Skibsmaaler *A. Brammer*, Grosserer *Harald Hansen* og Vexelmægler *V. C. Jessen* afgav følgende Betænkning:

„Efterat Udvalget har undersøgt de forskjellige Systemer for Lystfartøjers Maaling, om hvilke det har kunnet erholde Kundskab, og iblandt disse ogsaa har taget det ved „Kjøbenhavns Sejlklub“

*) Her kan saaledes nævnes: „Nogle Bemærkninger om Maaleregler og Respithestemmelser for Lystfartøjer ved en af Christiania Sejlforening valgt Komitee.“ Christiania 1879. „Forslag til Benyttelse af „Længdemaal alene“ ved Maaling af Lystbaade.“ Arendal 1880.

anvendte „Girth“-System under Overvejelse, er det kommet til det Resultat, at den for Tiden ved „Dansk Forening for Lystsejlad“ anvendte *Deplacements-Maaling*, theoretisk betragtet, afgiver den bedste Basis for saavidt mulig retfærdig Maaling af alle Typer af danske Lystfartøjer; derimod skjønner Udvalget, at Systemets Anvendelse i Praxis — navnlig efterhaanden som Antallet af de Fartøjer, som ved hver Kapsejlads skulle maales eller ommaales, stiger — frembyder forskellige Vanskeligheder.

Det maa derfor ansees for ønskeligt, at man kunde forlade det i dets nuværende Form, selv med Opofrelse af den Theori, som Udvalget anser for den rette Basis for et Maalesystem.

Som en Bestræbelse i den anførte Retning skal Udvalget foreslaa, at der gjøres Forsøg med et af Skibsmaler *Brammer* udarbejdet System, der gaaer ud paa, istedetfor at udmaale *Deplacementet*, tilnærmelsesviis at maale hele Fartøjets Kubus og derved at frembringe en constant Yacht-Tonnage for samtlige Fartøjer, hvorved altsaa de stadige *Ommaalinger*, som det nuværende System udkræver, ville blive forebyggede.

Udvalget skal ikke nærmere gaa ind paa Enkelthederne i dette System *), men kun tilraade, at Systemet prøves et Aar og at der derefter nedsættes et Udvalg til nærmere at bedømme de indvundne Resultater.“

Maalespørgsmaalet, der i Mellemtiden fra forskjellig Side havde fremkaldt flere Forslag og Afhandlinger, særlig angaaende fremmede Maaleregler og hvorom særlig henvises til „Tidsskrift for Sport“ I, Side 31, 132, 217, kom ved Herr *Brammer*'s, af Udvalget anbefalede Forslag ind i en ny Fase, nemlig Polemikens, særlig ved en indgaaende Kritik af Herr *Alfred Benzon*, som fandtes i „Tidsskrift for Sport“ I, Side 401 og den deraf fremstaaede Debat („Tidsskrift for Sport“ Side 481, 532, 548 og 555).

Da det gjennem denne syntes godtgjort, at det nye Forslag trængte til kraftig Støtte, saafremt det skulde have Mulighed for at komme til Anvendelse, henvendte Bestyrelsen sig til Underdirektør *J. C. Tuxen* med Anmodning om at tage sig af Sagen.

Dette gjorde Herr *Tuxen* ogsaa i et Indlæg (see „Tidsskrift for

*) Skibsmaler *Brammer*'s Forslag findes i „Tidsskrift for Sport“ I, Side 250—252.

Sport“ II, Side 26, der imidlertid blev temmelig ødelæggende for det nye Forslag til Trods for at Herr *Tuxen* i Formen polemiserede mod Herr *Benzon*.

Ja det viste sig yderligere ved et Svar og Gensvar fra Herr *Benzon* og Herr *Tuxen* („Tidsskrift for Sport“ II, Side 166), at d'Herrer vare i den Grad enige i deres Hovedanskuelser, at en fremtidig Disput mellem dem blev umulig — hvorimod Grunden blev lagt til et Samarbejde paa Maalesagens Omraade, hvilket senere affødte Resultater, der fik den mest afgjørende Indflydelse paa Foreningens senere Standpunkt til dette Spørgsmaal. —

Paa Aarsmødet den 16. August 1884 meddelte Bestyrelsen, at det endnu ikke havde været mulig at komme til noget Resultat angaaende et nyt Maal.

Grosserer *C. V. Bunch* meente, at der maatte tages mere energisk fat paa at skaffe et nyt Maalesystem, da vist saa godt som Alle maatte indrømme, at det nuværende System, der begunstigede det ringe Dybgaaende og de store Sejl, var uheldigt.

Han fandt Respitten altfor ringe, og støttedes heri af Herr *Alfr. Benzon*, der mente, at Respitten burde være mindst 3 Gange større, idet han støttede sin Mening paa en Beregning, han havde foretaget ved Sammenligning af flere af de bedst sejlene Fartøjer ved de 5 sidste Kapsejladser.

Ved Anvendelse af Gjennemsnitshastigheden i virkelig Tid sammenlignet med den efter Respittabellen, fik man det Resultat, at den virkelige Tidsforskjel var fra 3,1 til 41,2 Gange større end den beregnede.

Imidlertid var det en Sag, der var saa nøje knyttet til Maalet, at det maatte behandles samlet.

I de paafølgende 2 Aar var hele dette Spørgsmaal Gjenstand for ikke faa Afhandlinger, der velvilligt fandt Optagelse i det da udkommende „Tidsskrift for Sport,“ hvis Redaktion med megen Interesse fulgte Diskussionen og ogsaa selv søgte at yde Bidrag til Spørgsmaalets Løsning. Der henvises saaledes, foruden til de førnævnte Steder til Tidsskriftets 2den Aargang Side 32, 208, 289, 409 og 465.

Størst Opmærksomhed vakte imidlertid en fra d'Herrer *Alfred Benzon* og *J. C. Tuxen* i Tidsskriftets 3die Aargang, Side 145, fremkommen Afhandling: „Om Maalingen af Lystfartøjer og Respitberegning“, Resultatet af det tidligere nævnte Samarbejde mellem de to Herrer.

Dette Forslag, der af Forfatterne blev indsendt til Bestyrelsen, blev paa dennes Foranstaltning trykt og omdelt til samtlige Fartøjsejere, og der afholdtes flere Diskussionsmøder, men forskellige Omstændigheder hindrede en videre Udvikling af det i Afhandlingen liggende Forslag.

Den 11. November 1886 afholdtes imidlertid efter Indbydelse af Bestyrelsen et særdeles godt besøgt Møde *) i Klubhuset paa Langelinie, hvor de forskellige Meninger kom til Orde, og hvor der var afgjort Stemning for d'Herrer *Benzon's* og *Tuxen's* Forslag, der yderligere fik en særlig Støtte ved Anbefaling af Skibsbygmester *E. Benzon*, hvem Lystsejladsen herhjemme skylder Bygningen af saa mange fortrinlige Fartøjer, og som netop i de samme Dage havde vist sin Interesse for Sagen ved at konstruere og til Ophængning i Klubben skjenke Foreningen en værdifuld Model til en 30 Tons Kutter, saaledes som han tænkte sig, at et Fartøj skulde være, der egnede sig for vore Farvande.

Paa Forslag af Formanden vedtoges det derfor til Sagens videre Fremme at anmode følgende Herrer om at sammentræde i et Udvalg, for i Forening med Bestyrelsen at udarbejde et nyt Maalesystem til Fremlæggelse for den første Generalforsamling.

Udvalget kom til at bestaa af d'Herr. Kontorchef *Schneider*, Kgl. Skibsmaaler *Brammer*, Grosserer *Harald Hansen*, Kaptajn *A. W. Bonnesen*, Underdirektør *J. C. Tuxen*, Fabrikant *Alfred Benzon*, Skibsbygmester *E. Benzon*, Grosserer *C. V. Bunch* og Kontorist *C. Achen*.

Dette Udvalg, hvoraf dog Kontorchef *Schneider* og Grosserer *Harald Hansen* vare forhindrede i at deltage, toge nu paa Basis af d'Herr. *Benzon's* og *Tuxen's* Forslag særdeles energisk fat paa Arbejdet, og paa Generalforsamlingen den 21. December 1886 forelaa færdige Forslag saavel til et nyt Maalesystem som til ny Respittabeller. Disse anbefaledes af Foreningens Formand, Hr. Kammerherre *Garde*, paa følgende Maade:

Ved Foreningens nuhavende Maalesystem, det saakaldte Displacementssystem, søger man ved en saa nøjagtig Udmaalning som muligt af den Del af Fartøjet, som er under Vandlinien, at bestemme hele Fartøjets Vægt, hvorefter dets Størrelse da angives i Yacht-Tons. Den saaledes udfundne Tonnage bliver afgjørende for den Respit, som ved Kapsejladis tilkommer de forskellige Fartøjer.

Selve Displacement-Maalningen er imidlertid, navnlig naar Fartøjet

*) Foreningens officielle Referat heraf findes i „Tidsskrift for Sport“, 3. Aargang Side 529 ff.

ligger i Vandet, saa vanskelig at udføre med tilbørlig Nøjagtighed, at det allerede af denne Grund er meget ønskeligt at komme over til et Maalings-System, der i saa Henseende byder lettere Betingelser. Men endnu mere ønskeligt bliver dette, naar det samtidig maa erkjendes, at Deplacements-Systemet altfor stærkt begunstiger særlige Konstruktioner og derved virker mere og mere hæmmende for Konstruktøren, efterhaanden som man, ved at anbringe en væsentlig Del af Ballasten under Kjølen, har formaaet at indskrænke Fartøjets Brede betydeligt og derved har frembragt Typer, der alt nu ere saa stærkt repræsenterede i vor Sejlsport, at det bliver umuligt for de forskjelligt konstruerede Fartøjer af lige Størrelse at konkurrere under tilbørlig lige Betingelser.

Til Afhjælpning af disse Ulemper er der til forskjellig Tid fremkommet saavel i Udlandet som her forskjellige Forslag. Herom har „Tidsskrift for Sport“ i de senere Aar indeholdt værdifulde Oplysninger. Blandt disse findes i 3die Aargangs 7^{de} Hefte det til Bestyrelsen alt i forrige Aar af d'Hrr. *A. Benzon* og Underdirektør *Tuxen* afgivne og udførligt motiverede Forslag til et nyt Maalesystem, og i 1ste Aargangs 6te Hefte findes ligeledes et Forslag til forandret Maaling fra Hr. Skipsmaaler *Brammer*. Som Følge heraf er der i Foreningen afholdt flere Møder, senest den 11. f. M., hvor cirka 40 af Foreningens Medlemmer vare samlede i Klubben paa Langelinie til fornyet Drøftelse af Spørgsmaalet. Ved dette Møde viste der sig at være saa megen Sympathi for d'Hrr. *Benzon's* og *Tuxen's* Forslag, at man enstemmig besluttede Nedsættelsen af et Udvalg, som i Forbindelse med Bestyrelsen kunde søge tilvejebragt til Forelæggelse for Generalforsamlingen Forslag til nye Maaleregler og Respittabeller m. v.

Under de stedfundne Forhandlinger i dette Udvalg har der hersket Enighed om, at d'Herrer *Benzon's* og *Tuxen's* Maalings-Forslag anbefaler sig saavel ved den store Lethed og Simpelhed, hvorved selve Maalingen lader sig udføre, som ved selve Tanken og den derpaa byggede Formel, der som Faktorer ved Beregningen kun kræver Fartøjets maalte Hoveddimensioner: Største Længde, Brede og Dybgaaende. Medens Formlen derved paa en formentlig heldig Maade giver Konstruktøren al ønskelig Frihed i Benyttelsen af Hoveddimensionerne for at frembringe velsejlende og sødygtige Fartøjer, giver den dog samtidig Lejlighed til at lægge passende Baand paa Udviklingen af saadanne yderliggaaende Typer, der ikke kunne ansees for gunstige for Sejlsportens Udvikling under vore

Forhold, idet Formlen uden at forandre det Princip, hvorpaa den er bygget, til enhver Tid tilsteder i Forhold til Udviklingen af Fartøjs-Konstruktionen og af de tilstedeværende Krav at forandre Koefficienterne i dens forskellige Led og derved modulere dens Indflydelse paa det Udtryk i Yacht-Tons, som angiver Tonnagen, og hvorefter der vil tilkomme de forskellige Fartøjer Respit ved Kapsejlads.

For at prøve dette Forhold er der foretaget en Række af Beregninger over en stor Del af de til Foreningen nu henhørende Fartøjer. Med Undtagelse af Hr. Skibsmaaler *Brammer*, som ikke helt har kunnet slutte sig til denne Anskuelse, er Udvalget saavel som Bestyrelsen derved komne til det Resultat, at det for en heldig Udvikling af Fartøjskonstruktionen nu maa anbefales som Hovedregel for Maalings-Systemet, at bestemme Koefficienterne i den angivne Formel $\frac{1-5-50-20}{7000}$. Herefter vil Formlen, som anført i Forslaget, der foreligger til Beslutning, i sin Helhed komme til at lyde saaledes:

$$\text{Fartøjets Størrelse i Yacht-Tons} = \frac{L^3 + 5 B^3 + 50 D^3 + 20 LBD}{7000}.$$

Til Støtte herfor skulle vi henvise til følgende Sammenligning imellem det nuværende Deplacementsmaal og det foreslaaede nye Maal, naar det anvendes paa Fartøjer af forskellige Typer:

1, (Racer)	L=27; B=5; D=5	giver efter Depl.:	5,5 Tons	og nyt Maal	5,7 Tons.
2, (Kragejolle)	L=25; B=9; D=4	—	5,7	—	5,7
3, —	L=43; B=10; D=7 ³ / ₄	—	25,7	—	24,9
4, —	L=38; B=11; D=5,5	—	16,5	—	16,5

Det fremgaar heraf, at det nye Maal med de foreslaaede Koefficienter virker hæmmende paa den førstnævnte meget smalle Konstruktion, hvorimod Kragejollens Maal forbliver uforandret, og at Virkningen paa de 2 sidstanførte Konstruktioner, af hvilke Dybgaaendet for Nr. 3 er væsentlig større end for Nr. 4, er, at, medens Produkterne af Hoveddimensionerne forholde sig som 1,15 til 1, forholde Tonnagerne sig som 1,51 til 1.

Foruden ovennævnte Forandring af de af d'Hrr. *Benson* og *Tuxen* oprindelig foreslaaede Koefficienter $\frac{1. 7. 40. 20}{7000}$ have Forhandlingerne ført til at foreslaa:

- 1, at største Brede af Fartøjet maales i eller under Vandlinien, for

- saaledes at værne om den Forkjærlighed, som heri Landet endnu næres for Kragejollens udfaldende Side over Vandet, og
- 2, at der til den alt nugældende Bestemmelse, hvorefter Sænkekjølbaadenes Dybgaaende maales med Tillæg af Sænkekjølens halve Dybde eller Højde, føjes den Betingelse, at Sænkekjølen under hele Kapsejladsen skal føres mindst halvt nedfired. Det kunde mulig være tvivlsomt, om Sænkekjøle ved Maalingen ikke burde være $\frac{2}{3}$ nedfired for at bestemme Dybgaaendet; men denne Tvivl er veget for Hensynet til det bestaaende Forhold og til den Interesse, som denne Konstruktion kan faae for flere Dele af Landet, hvor Farvandene ere grunde. Derimod synes det ubetinget rigtig at foreskrive, at Sænkekjølen ved Kapsejlads skal føres til mindst den maalte Dybde, navnlig under Hensyn til Krydsning i Strømfarvand med grundt Vand ved Siderne eller i selve Farvandet.

I Forbindelse med Maaleregelen foreslaaes det derhos fastslaaet, at Fartøjets maalte Dybgaaende skal betegnes ved Mærker baade for og agter, og at Anmeldelsen skal skee under Angivelse af Fartøjets maalte Hoveddimensioner under personligt Ansvar for Anmelderen eller Ejeren. Hensigten hermed er selvfølgelig at give Garantier, der kunne fritage for unødvendig Eftermaaling ved Kapsejlads.

Idet d'Hrr. *Benzon* og *Tuxen's* Forslag til Maaleregel med de ovennævnte Ændringer anbefales til Vedtagelse som en for Fremtiden gjældende Hovedregel, bør det imidlertid ikke oversees, at vi fortiden befinde os i en Overgangstilstand, hvis Varighed ikke kan bedømmes, og at der derfor bør tages særlige Forholdsregler til Gunst for de mange af Foreningens Fartøjer, som henhøre under Mellemtyper, for derved at bidrage til, at disse ved at sejle sammen med de nyere Konstruktioner ikke paa Forhaand skulle tabe Interessen for Kapsejlads. Forhandlingerne have derfor endvidere ført til at søge dette Hensyn fyldestgjort ved

- 1, at foreslaa en forøget Respit, baseret paa de Principer, som de seneste Erfaringer have viist Vejen til, og som af Hr. Underdirektør *Tuxen* er lagt til Grund for de af ham udarbejdede og nu foreliggende 2de Respittabeller Nr. I og Nr. II, den første for Magsvejr, den anden med 50 % Tillæg for stiv Kuling og Sø —

Kampdommerens Skjøn bestemmer, hvilken af Tabellerne der skal anvendes; og

- 2, ved at anbefale til Vedtagelse den ligeledes foreliggende Tabel III, hvorved der ved Respitberegningen forlods gives ethvert Fartøj, der er bygget inden Aaret 1887 og er maalt til at være over 3 Yacht-Tons, et Procentafdrag (dog ikke over 20 %) i Tonnagen svarende til $\frac{\text{Breden}}{\text{Dybgaandet}}$, naar dette Forhold er 1,30 eller derover.

Under Forudsætning af, at de os opgivne Hoveddimensioner af de forskellige Fartøjer ved en forestaaende Eftermaaling ville vise sig tilbørlig nøjagtige, have de Beregninger, som vi til Maale-spørgsmaalets Behandling have foretaget, godtgjort, at Procentafdraget helt igjennem vil komme Foreningens ældre Fartøjer, de saakaldte Mellemtyper, tilgode, og at det vil være unødvendigt for alle Fartøjer under 3 Yacht-Tons, fordi de saakaldte Racere ikke have og sandsynligvis ej kunne finde Indgang mellem disse, og Afdraget derfor vilde blive til Skade for Bygningen af nye Mellemtyper, blandt hvilke Kragejoller rangere; endvidere har det viist sig, at ved at begrænde Afdraget til at gjælde kun for Fartøjer, ved hvilke Forholdet $\frac{B}{D}$ er 1,30 og derover, kommer det til at gavne kun Mellemtyper, hvorimod det for de forholdsvis smalle og dybe Fartøjer vil blive uden Virkning eller Anvendelse.

Efter en længere Diskussion vedtoges den foreslaaede Maaleregel med dertil hørende nærmere Bestemmelser om Optagelse af Maalene m. m. (cfr. Side 78) samt de fremlagte Respittabeller (cfr. Side 80 ff.)

Endelig vedtoges paa Forslag af Hr. Grosserer *H. Fritsche*, at ved Respitberegningen regnes for Skonnerter $\frac{3}{5}$ af den maalte Størrelse og for Yawler kun $\frac{4}{5}$ af den maalte Størrelse, men for Yawlers Vedkommende forudsat, at Storbommen, naar den er paa sin Plads og paralel med Dækket, ikke rækker længere agten foran Agterstevnen i Vandlinien end $\frac{2}{5}$ af Yawlens største Bredde, dog at disse Afdrag kun komme i Betragtning ved selve Respitberegningen, hvorimod Fartøjerne ved Kapsejladssættes i Klasse efter deres fulde maalte Størrelse.

Allerede i 1887 fremkom paa Generalforsamlingen i Svendborg Forslag om enkelte Ændringer, idet d'Hrr. *A. Benzon* og *Tuxen* i en Skrivelse til Bestyrelsen (cfr. Foreningens Aarsberetning for 1887) foreslog

- 1) enkelte mindre Forandringer i Respittabellerne, der gik ud paa at udstrække Tabellen til Fartøjer paa 0,1 Ton, hvilket var begrundet i, dels at der findes Fartøjer, som maale under 1 Ton, dels og væsentlig deri, at Respittdifferencen for Fartøjerne under 3 Tons ved nærmere Undersøgelse havde vist sig forholdsvis for stor overfor de større Fartøjer,
- 2) Ændring af Bestemmelsen om Bredens Maaling derhen at denne tages, hvor den er størst og ikke i Vandlinien og
- 3) Nedsættelse af Godtgjørelsen i Tonnage for Yawls og Skonnerter til henholdsvis 10 og 20 Procent.

Bestyrelsen kunde heelt slutte sig til de foreslaaede Ændringer i Respittabellen og foreslog i Forbindelse hermed „at Bestyrelsen skal være bemyndiget til at bringe til Anvendelse en Respit, der ligger midt imellem Tabel I og II.“

Ligeledes tiltraadte Bestyrelsen Forslaget om Ændringen i Respitberegningen for Skonnerter og Yawls, men foreslog med Forslagsstillernes Tilslutning, at Fartøjernes Brede ved Maalingen skulde regnes til Middeltallet imellem største Brede i Vandlinien og største Brede, hvor denne findes, under særlige Hensyn til det store Antal Fartøjer i Foreningen, som have udhængende Side over Vandlinien.

Paa December-Generalforsamlingen 1887 fremkom endvidere fra d'Hrr. *Alfred Benzon* og *J. B. Tuxen* Forslag om

at den hidtil brugte Beregning af Krydslinien som dobbelt, skulde bortfalde, hvilket Forslag af d'Hrr. motiveredes saaledes:

Denne Fremgangsmaade, der blev indført ved saakaldet retlinet Sejlads i Vindøjet, havde der sin Berettigelse dels i, at et regulært Kryds, der tilnærmelsesvis udgjør den dobbelte Vejlængde af Afstanden mellem Krydsliniens Endepunkter, der saa godt som altid indtræffer, og dels i, at den da anvendte Respit-Tabel var saa ugunstig overfor de mindre Fartøjer, at enhver Forholdsregel, der bidrog til at forhøje Respitten, maatte anses og viste sig ogsaa for at være heldig.

Ved Triangel-Sejladsen, som jo for Tiden anvendes, er Krydset

sjældnen regulært, idet der i mere eller mindre Grad som Regel haves Stræk paa den ene Bout, ja kan undertiden ganske udeblive, og da hertil kommer, at den nuværende Respit er saa gunstig for de mindre Fartøjer, som vel retteligen kan forlanges, vil der næppe være Grund til at beholde Fordoblingen af Krydslinien længere ved Respitberegningen.

Hr. Konsul *Broberg* stillede Forslag om, at d'Hrr. Alfr. Benzons og Tuxens Forslag forandredes derhen, at det kom til at lyde saaledes:

„Den hidtil brugte Beregning af Krydslinien som dobbelt bortfalder ved Triangelsejlds, men bibeholdes ved enkelt Linies Sejlads (Kryds i Vindøjet).“

Det saaledes ændrede Forslag, som motiveredes af Hr. Konsul *Broberg* og tiltraadtes af Bestyrelsen og Forslagsstillerne, vedtoges derefter.

Med disse Ændringer virkede Foreningen nu i Aarene 1888 og 1889 med det i Aaret 1886 vedtagne Maalesystem, men allerede i 1888 fremkom der Forslag til ny Ændringer, idet Hr. Konsul *Broberg* paa Generalforsamlingen den 15. December 1888 fremsatte Forslag om,

„at den Respitberegning, som paa Generalforsamlingen den 21. December 1886 blev vedtaget ved Tabel III for Fartøjer, som ere byggede inden Aaret 1887 og ere over 3 Yacht-Tons, og hvis $\frac{B}{D} = 1,30$ eller derover“ skulde bortfalde for Fremtiden.

Hans Motivering gik i Korthed ud paa at denne Tabel ikke vedrørte selve Respitberegningen, men kun var en Modifikation af Maalereglerne.

Disse Maaleregler vare jo i sin Tid udarbejdede af en Komité af Sagkyndige, og da det ved Forhandlingerne om disse havde viist sig, at det ældre Maal var blevet benyttet af Konstruktørerne til at bygge Fartøjer saaledes at de fik et forholdsvis lille Maal, medens dette efter de nye Maaleregler vilde blive større, saa havde man, for at disse Fartøjer ikke skulde føle Overgangen fra det gamle til det nye Maal for stærkt, indført Tabel III, hvorefter Fartøjer af en vis Brede i Forhold til Dybgaaendet fik et Afdrag i deres Maal.

Ved Sammenligning med andre Landes Maalesystemer vilde det

vide sig, at det danske Maalesystem stillede de bredere Fartøjer langt gunstigere end f. Ex. baade det tyske og engelske Maalesystem gjorde.

Han nævnede forskellige Exempler, som han havde beregnet baade efter det danske og tyske Maalesystem, hvoraf det tilstrækkelig tydelig fremgik, at Fartøjets Brede hos os var beskyttet tilstrækkeligt ved Maalereglerne, saa at en yderligere Begunstigelse af Bredden maatte siges ikke at være paa sin Plads.

Det var aldeles stridende imod hvad Erfaring og Videnskab lærte, at et Fartøjs Sejlevne aftog i et vist bestemt Procentforhold efter som Bredden tiltog i Forhold til Dybgaaendet.

Længden, som i Tabel III var aldeles holdt ude af Betragtning var ogsaa en meget afgjørende Faktor for et Fartøjs Sejlevne.

Det var urimeligt, at to Fartøjer med samme Brede og Dybgaaende, men af forskellig Længde, begge fik samme Afdrag efter Tabel III.

Ligeledes mente han, at Tabel III efter Indførelsen af Handicap-sejlads var fuldstændig unødvendig.

Han fremhævede flere andre Ulemper ved Tabel III, som efter hans Formening absolut vilde afskrække al udenlandsk Deltagelse i vore Kapsejladser, og kunde til Støtte for Ønskeligheden af snarest mulig Op-hævelse af Tabel III, paaberaabe sig fuldstændig Tilslutning fra tvende Medlemmer af den i sin Tid nedsatte Komitee til Udarbejdelse af Forslag til nye Maaleregler, nemlig de Herrer Underdirektør i Marinen *Tuxen* og Skibsbygger *Benzon*, Nykjøbing p. F.

Da dette Spørgsmaal efter Bestyrelsens Mening ikke egnede sig for en første Behandling paa selve Generalforsamlingen, fordi der krævedes store Beregninger og temmelig vidtløftige Undersøgelser for at komme til en rigtig Forstaaelse deraf, forinden en Afstemning derover virkelig kunde siges at være et Udtryk for Fartøjsejernes Mening, stillede Bestyrelsen det Ændringsforslag, at Spørgsmaalet henvises til den Komitee, som i sin Tid var nedsat til Behandling af Spørgsmaalet om et nyt Maalesystem og nye Respittabeller, under Forudsætning af, at denne Komitee vil være villig til, sammen med Forslagsstilleren og den sagkyndige Assistance, som den maatte ønske at supplere sig med, at tage Spørgsmaalet under Overvejelse og udarbejde Forslag til Fremlæggelse paa en kommende Generalforsamling.

Dette Ændringsforslag vedtoges efter at Forslagsstilleren havde tiltraadt det, og den i sin Tid nedsatte Komitee tog i det paafølgende

Foraar sammen med Forslagsstilleren fat paa dette Spørgsmaal og kunde efter at en Dissens om Udstrækningen af det ny Forslag tildeels var bragt til Taushed, allerede paa den første Generalforsamling den 13. Juli 1889 i Vejle fremkomme med følgende Forslag:

„Tabel III bortfalder og Maalereglens Koefficienter forandres til:

$$\frac{L^3 + 10 B^3 + 100 D^3}{5500}$$

som Udvalget motiverede saaledes:

Det nedsatte Udvalg vedtog efter flere Møder, at Tabel III burde bortfalde og Maalets Formel omændres saaledes, at de brede Typer begunstigedes noget mere end hidindtil.

Grundene til Tabel III's Bortfalden ere tidligere vidtløftig nævnte, idet særlig er fremhævet, at den er 1) irrationel, 2) uretfærdig i sin Virkning paa Grund af den vilkaarlige Grændse, 3) hæmmende for Nybygning paa Grund af Aarsbestemmelsen, 4) uheldig overfor fremmede Fartøjer, samt 5) oprindelig foreslaaet som midlertidig.

Det Underudvalg, som behandlede Spørgsmaalet om Formlens Ændring, forelagde i et Fællesmøde Forslag om

$Y \text{ Tons} = \frac{L^3 + 10 B^3 + 100 D^3}{5500}$ hvilket enstemmig tiltraadtes af de Tilstedeværende.

Man har, foruden at søge Hensigten med Tabel III naaet gennem forandrede Koefficienter, tillige havt Opmærksomheden henvendt paa, at naae et saadant Resultat ved de simpleste Midler, og da det ved indgaaende Forsøg viste sig, at Koefficienten for det oprindelige 4de Led maatte bringes ned til et saadant Minimum, at dette Leds Betydning i Formlen blev aldeles forsvindende, besluttede man at lade det helt bortfalde, hvorved man erholdt en overordentlig simpel og tiltalende Formel, der dog her ved fremtræder som en tilsyneladende ny Formel.

Ved de talrige Beregninger, som er foretagen med denne Formel og forelagte Udvalget, er det godtgjort, at Virkningen svarer nær til den tidligere Formels + Tabel III, saaledes, at Resultatet vil være i alt Væsentligt som en Tabel III med Godtgjørelse indtil 18 % istedetfor som nu indtil 20 %. Med andre Ord: Formlen virker ganske vist lidt mildere end Tabel III, men

paa en langt rationellere Maade, idet Virkningen bliver ens for alle og er afhængig af Dimensionerne, ikke har nogen vilkaarlig valgt Grændse, hverken med Hensyn til den procentive Godtgjørelse eller med Hensyn til Aarstal eller Nationalitet.

Det er saaledes betydelige Fordele, der er forbundne med Anvendelsen af denne Formel og hertil kommer endnu den, at intet af de maalte Fartøjer forrykkes synderlig eller kommer ud af deres nuværende Løb — hvilket er af stor praktisk Interesse.

Formlen anbefaledes derfor til Vedtagelse, som den bedste man paa nærværende Standpunkt har kunnet finde.

Da imidlertid baade den oprindelige Forslagsstiller og Hr. Grosserer *C. V. Bunch*, der paa Udvalgets Vegne skulde motivere Forslaget, begge vare fraværende, foreslog Formanden at udsætte Sagen og Spørgsmaalet kom derefter først til Afgjørelse paa Generalforsamlingen den 20. December 1889, hvor Udvalgets Forslag vedtoges med 19 Stemmer mod 1, efter, at Hr. *Alfred Benzon* paa dettes Vegne yderligere havde motiveret Forslaget men samtidig præciseret, at man efter Vedtagelsen af dette ingenlunde maatte vente, at Maalespørgsmaalet var endelig løst. Nej! der forestod, maaske før man tænkte sig det, en nok saa yderliggaaende Forandring af Maalesystemet, idet der nemlig vistnok snart kunde blive Tale om, at ogsaa vi, saaledes som alt Engländerne, Amerikanerne og tildeels Svenskerne, gik til at lægge Sejlarealet og Længde som Grundlag ved Maalingen.

Efter samtlige nævnte Ændringer er Foreningens

I. Bestemmelser om Fartøjernes Maaling følgende:

1. Fartøjets Størrelse i Yacht-Tons = $\frac{L^3 + 10 B^3 + 100 D^3}{5500}$

Udtrykkene i denne Beregningsformel betyde:

L = største Længde i Vandlinien eller derunder (Stevnene indbefattede i Maalet);

B = Middeltallet imellem største Brede i Vandlinien og største Brede, hvor den findes;

D = største Dybgaaende (fra Vandlinien til Underkanten af Kjølen, hvor denne er dybest);

for Sænkekjølbaade tillægges den halve Højde af den Del af den helt nedfirede Sænkekjøl, som er under Fartøjets Kjøl, men hertil knyttes den Forpligtelse, at Fartøjet under hele Kapsejladsen skal føre Sænkekjølen nedfiredt mindst til dens halve Dybde.

Alle Maalene ere udvendige og kunne udføres paa følgende Maade:

Længden maales paa Dækket imellem tvende Punkter, som afmærkes lodrette over Endepunkterne af Fartøjets største Længde, som oven angivet;

Breden maales ved en inddelt Stok, der lægges tværs over Fartøjet, og hvorpaa er anbragt to vinkelret stillede, forskydelige og inddelte Stokke af saadan Form, at de med Endepunkterne kunne føres ind, tæt til Fartøjets Sider, og Breden aflæses paa den horizontale Stok;

Dybgaaendet maales med samme Apparat, anbragt omvendt under Kjølen (for Sænkekjølbaade tillige under den helt nedfirede Sænkekjøl) og aflæses paa begge de opstaaende Stokke —

Middeltallet heraf angiver Fartøjets Dybgaaende (og Sænkekjølens fulde Dybde).

2. Under Maalingen skal Fartøjet have, som fuldt udrustet til Kapsejlads, Alt, undtagen Besætningen, ombord, og samtidig anbringes Mærker for Dybgaaendet i Vandlinien saavel for som agter paa Stevnenes Sider.
3. De ovenangivne Maal skal med Navns Underskrift anføres paa en af Bestyrelsen affattet Blanket, hvorpaa Anmeldelsen til Kapsejlads skal finde Sted (cfr. Lovenes B § 7).

II. Respitberegning.

Den Godtgjørelse i Tid (Respit), som det større Fartøj efter Lovenes B § 6 skal tilstaa det mindre, fastsættes efter efterfølgende Tabeller 1 og 2 paa følgende Maade:

1. Tabel I angiver, hvormange Sekunders Tillæg der skal gives ethvert Fartøj for hver udsejlet Kvartmil i almindeligt godt Sejlvejr (Vindhastigheden indtil 8 Knob).

Tabel II angiver samme Tillæg, men forhøjet med 50 Procent og skal anvendes i stiv Kuling og Sø.

Kampdommeren bestemmer i hvert givet Tilfælde, om Tabel I eller II skal anvendes, og er efter Samraad med Bestyrelsen berettiget til at bringe til Anvendelse en Respit, der ligger midt imellem Tabel I og Tabel II.

Ved Beregningen af den udsejlede Distance regnes Krydsliniernes Længde dobbelt ved Sejlads i Vindøjet, men ikke ved Triangelsejlads.

2. Ved Respitberegningen regnes for Skonnerter $\frac{8}{10}$ af den maalte Størrelse og for Yawler kun $\frac{9}{10}$ af den maalte Størrelse, men for Yawlers Vedkommende forudsat, at Storbommen, naar den er paa sin Plads og parallel med Dækket, ikke rækker længere agten for Agterstevnen i Vandlinien end $\frac{2}{5}$ af Yawlens største Bredde. Dog kommer disse Afdrag kun i Betragtning ved selve Respitberegningen, hvorimod Fartøjerne ved Kapsejlads sættes i Klasse efter deres fulde maalte Størrelse.

Respit-Tabel Nr. I. Anvendes i lojt Vejr og 1000

Yacht-Tons	0,0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
0	0.	5,2	10,1	14,7	19,1	23,4	27,6	31,7	35,7	39,6
1	43,4	47,1	50,8	54,4	58,0	61,6	65,1	68,6	72,1	75,6
2	78,9	82,3	85,6	88,9	92,2	95,4	98,6	101,8	104,9	108,1
3	111,1	114,1	117,0	119,7	122,5	125,1	127,7	130,1	132,5	134,9
4	137,0	139,1	141,2	143,3	145,3	147,2	149,1	150,9	152,7	154,5
5	156,2	157,9	159,5	161,1	162,7	164,2	165,7	167,2	168,6	170,0
6	171,4	172,8	174,1	175,4	176,7	177,9	179,2	180,4	181,6	182,8
7	183,9	185,0	186,2	187,3	188,4	189,4	190,5	191,5	192,5	193,5
8	194,5	195,4	196,4	197,3	198,3	199,2	200,1	201,0	201,9	202,8
9	203,7	204,5	205,3	206,1	206,9	207,7	208,5	209,4	210,0	210,8
10	211,7	212,4	213,1	213,8	214,6	215,3	216,0	216,7	217,4	218,1
11	218,8	219,5	220,1	220,8	221,4	222,1	222,8	223,4	224,0	224,6
12	225,2	225,8	226,4	227,0	227,6	228,1	228,6	229,2	229,8	230,3
13	231,0	231,6	232,2	232,7	233,2	233,8	234,3	234,8	235,3	235,8
14	236,3	236,8	237,3	237,8	238,3	238,8	239,3	239,8	240,3	240,8
15	241,3	241,8	242,2	242,6	243,1	243,6	244,0	244,5	245,0	245,4
16	245,7	246,2	246,6	247,1	247,6	248,0	248,4	248,8	249,2	249,6
17	250,0	250,4	250,8	251,2	251,6	251,9	252,3	252,7	253,1	253,5
18	253,9	254,2	254,6	255,0	255,3	255,7	256,0	256,4	256,8	257,1
19	257,5	257,9	258,2	258,6	259,0	259,4	259,7	260,0	260,4	260,7
20	261,0	261,3	261,6	262,0	262,3	262,6	262,9	263,2	263,6	263,9
21	264,2	264,6	264,9	265,2	265,5	265,8	266,1	266,4	266,8	267,1
22	267,4	267,7	268,0	268,3	268,6	268,9	269,2	269,5	269,8	270,1
23	270,3	270,6	270,9	271,2	271,4	271,7	272,0	272,2	272,5	272,8
24	273,1	273,4	273,6	273,8	274,1	274,3	274,6	274,9	275,2	275,4
25	275,7	276,0	276,2	276,5	276,8	277,0	277,2	277,5	277,8	278,0
26	278,2	278,4	278,7	279,0	279,2	279,4	279,6	279,9	280,1	280,3
27	280,5	280,8	281,0	281,2	281,5	281,8	282,0	282,2	282,4	282,6

g. 10. rise. Tillæg i Sekunder for udsejlet Kvartmil.

Yacht-Tons	0,0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
28	282,8	283,0	283,3	283,6	283,8	284,0	284,2	284,4	284,6	284,8
29	285,0	285,2	285,5	285,7	286,0	286,2	286,4	286,6	286,8	287,0
30	287,1	287,4	287,6	287,8	288,0	288,2	288,4	288,6	288,8	289,0
31	289,2	289,4	289,6	289,8	290,0	290,2	290,4	290,6	290,8	291,0
32	291,2	291,4	291,6	291,8	292,0	292,2	292,4	292,6	292,8	293,0
33	293,1	293,3	293,5	293,7	293,9	294,0	294,2	294,4	294,6	294,8
34	295,0	295,2	295,4	295,6	295,7	295,9	296,0	296,2	296,4	296,6
35	296,8	297,0	297,2	297,3	297,5	297,7	297,8	298,0	298,2	298,4
36	298,6	298,8	298,9	299,0	299,2	299,4	299,6	299,7	299,8	300,0
37	300,2	300,4	300,6	300,7	300,8	301,0	301,2	301,4	301,6	301,8
38	301,9	302,0	302,2	302,3	302,5	302,7	302,8	303,0	303,2	303,4
39	303,5	303,6	303,8	303,9	304,1	304,2	304,4	304,6	304,7	304,8
40	305,0	305,1	305,3	305,4	305,6	305,7	305,9	306,0	306,2	306,4
41	306,5	306,6	306,8	306,9	307,0	307,2	307,4	307,5	307,6	307,8
42	307,9	308,1	308,2	308,4	308,6	308,7	308,9	309,0	309,1	309,2
43	309,3	309,4	309,6	309,8	309,9	310,0	310,1	310,3	310,4	310,6
44	310,7	310,8	310,9	311,1	311,2	311,3	311,4	311,5	311,7	311,8
45	312,0	312,1	312,2	312,4	312,5	312,7	312,8	312,9	313,0	313,2
46	313,3	313,4	313,6	313,7	313,8	314,0	314,1	314,2	314,4	314,5
47	314,5	314,6	314,8	314,9	315,0	315,2	315,3	315,4	315,6	315,7
48	315,8	316,0	316,1	316,2	316,4	316,5	316,6	316,7	316,8	316,9
49	317,0	317,2	317,3	317,4	317,6	317,7	317,8	318,0	318,1	318,2
50	318,3	318,4	318,6	318,7	318,8	318,9	319,0	319,1	319,2	319,4
51	319,5	319,6	319,7	319,8	319,9	320,0	320,1	320,2	320,4	320,5
52	320,6	320,8	320,9	321,0	321,1	321,2	321,3	321,4	321,5	321,6
53	321,7	321,8	322,0	322,1	322,2	322,3	322,4	322,5	322,6	322,7
54	322,8	322,9	323,0	323,1	323,2	323,3	323,4	323,5	323,6	323,6

Respit-Tabel Nr. II. Anvendes i frisk og salt

Yacht-Tons	0,0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
0	0.	7,8	15,1	22,1	28,6	35,1	41,4	47,6	53,6	59,1
1	65,1	70,7	76,2	81,6	87,0	92,4	97,7	102,9	108,2	113,3
2	118,4	123,5	128,4	133,4	138,4	143,1	147,9	152,7	157,4	162,1
3	166,7	171,0	175,5	179,6	183,7	187,6	191,5	195,1	198,8	202,3
4	205,5	208,7	211,9	214,9	217,9	220,8	223,7	226,4	229,1	231,7
5	234,3	236,8	239,3	241,7	244,0	246,3	248,6	250,8	252,9	255,1
6	257,2	259,2	261,2	263,1	265,0	266,9	268,8	270,6	272,4	274,1
7	275,8	277,5	279,3	280,9	282,5	284,1	285,7	287,3	288,8	290,3
8	291,7	293,2	294,6	296,0	297,5	298,8	300,2	301,5	302,8	304,3
9	305,6	306,7	307,9	309,2	310,4	311,6	312,8	314,0	315,0	316,3
10	317,8	318,8	319,8	320,9	321,9	322,9	324,0	325,0	326,1	327,1
11	328,2	329,2	330,2	331,1	332,1	333,1	334,2	335,1	336,0	336,9
12	337,8	338,7	339,6	340,5	341,4	342,2	343,0	343,8	344,7	345,3
13	346,5	347,4	348,3	349,1	349,8	350,6	351,4	352,2	353,0	353,7
14	354,5	355,2	356,1	356,7	357,4	358,2	359,0	359,7	360,5	361,2
15	361,9	362,6	363,3	364,0	364,7	365,4	366,1	366,8	367,5	368,1
16	368,8	369,4	370,0	370,7	371,3	372,0	372,6	373,2	373,8	374,4
17	374,9	375,5	376,1	376,7	377,3	377,8	378,3	378,9	379,6	380,2
18	380,8	381,3	381,9	382,5	383,0	383,6	384,1	384,6	385,2	385,7
19	386,3	386,8	387,3	387,9	388,4	388,9	389,4	390,0	390,5	390,9
20	391,4	391,9	392,4	393,0	393,4	393,9	394,4	394,8	395,3	395,7
21	396,4	396,9	397,3	397,8	398,2	398,7	399,1	399,6	400,1	400,5
22	401,0	401,4	401,9	402,3	402,8	403,3	403,8	404,2	404,7	405,1
23	405,5	405,9	406,4	406,8	407,2	407,6	408,0	408,4	408,8	409,2
24	409,6	410,0	410,4	410,7	411,0	411,4	411,8	412,2	412,6	413,0
25	413,5	413,9	414,3	414,8	415,2	415,5	415,8	416,2	416,6	417,0
26	417,3	417,6	418,0	418,4	418,8	419,1	419,4	419,8	420,2	420,6
27	420,8	421,2	421,5	421,8	422,1	422,5	422,9	423,3	423,6	423,9

Yachting. Tillæg i Sekunder for udsejlet Kvartmil.

Yacht-Tons	0,0	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
28	424,2	424,6	425,0	425,3	425,7	426,0	426,3	426,6	426,9	427,2
29	427,5	427,8	428,2	428,6	429,0	429,3	429,6	429,9	430,2	430,5
30	430,9	431,2	431,4	431,7	432,0	432,3	432,6	432,9	433,2	433,5
31	433,8	434,1	434,4	434,7	435,0	435,3	435,6	435,9	436,2	436,5
32	436,8	437,1	437,4	437,7	438,0	438,3	438,6	438,9	439,2	439,5
33	439,7	440,0	440,3	440,6	440,9	441,1	441,3	441,6	441,9	442,2
34	442,5	442,8	443,1	443,3	443,5	443,7	444,0	444,3	444,6	444,9
35	445,2	445,5	445,7	445,9	446,1	446,4	446,7	447,0	447,3	447,6
36	447,8	448,1	448,3	448,5	448,8	449,1	449,4	449,5	449,8	450,1
37	450,4	450,6	450,8	451,0	451,2	451,5	451,8	452,1	452,4	452,6
38	452,8	453,0	453,2	453,4	453,6	453,9	454,2	454,5	454,8	455,0
39	455,2	455,4	455,7	455,9	456,1	456,3	456,6	456,9	457,1	457,3
40	457,5	457,7	457,9	458,2	458,4	458,5	458,8	459,1	459,4	459,6
41	459,7	459,9	460,2	460,3	460,5	460,8	461,1	461,3	461,5	461,7
42	461,9	462,1	462,3	462,5	462,7	462,9	463,2	463,4	463,6	463,8
43	464,0	464,2	464,4	464,6	464,8	465,0	465,2	465,3	465,6	465,8
44	465,9	466,2	466,4	466,6	466,8	467,0	467,2	467,4	467,6	467,8
45	468,0	468,2	468,4	468,6	468,8	468,9	469,1	469,3	469,5	469,7
46	469,9	470,1	470,3	470,5	470,7	470,9	471,1	471,3	471,5	471,6
47	471,8	472,0	472,2	472,4	472,6	472,8	473,0	473,2	473,4	473,6
48	473,7	473,9	474,1	474,3	474,5	474,7	474,9	475,1	475,3	475,5
49	475,6	475,8	475,9	476,1	476,3	476,5	476,7	476,9	477,1	477,3
50	477,4	477,6	477,8	478,0	478,2	478,3	478,5	478,6	478,8	479,0
51	479,2	479,4	479,5	479,7	479,8	480,0	480,2	480,4	480,6	480,8
52	480,9	481,1	481,3	481,5	481,7	481,9	482,1	482,3	482,4	482,5
53	482,6	482,8	483,0	483,2	483,3	483,4	483,6	483,8	483,9	484,0
54	484,1	484,2	484,4	484,6	484,8	484,9	485,1	485,2	485,3	485,4

For Lystfartøjer gjælde følgende Bestemmelser:

Naar der til et Lystfartøj ønskes Tilladelse til at føre Yacht-Flag ere følgende Dokumenter og Beviisligheder fornødne:

- 1) Bilbrev (Ejendomsbevis), som udstedes af Skibsbyggeren og hvorved erhverves
- 2) Maalebrev, som udstedes af vedkommende Toldkammer.
Ledsaget af Maalebrevet indgives Andragende til Toldkammeret om
- 3) Dansk Lystfartøjs Certificat, som udstedes af „Hovedkontoret for Skibes Maaling og Registrering i Kjøbenhavn.“ —

Maalebrev og Certificat maa dernæst medfølge et Andragende til Marineministeriet om

Tilladelse til at føre det ved allerhøjeste Resolution af 15. August 1865 fastsatte **Yacht-Flag** *), der bestaaer i det danske Orlogsflag med Bogstaverne **Y F** i Guld i den øverste Firkant nærmest Stangen, hvilken Tilladelse dog kun gives Dæksfartøjer eller Halvdæksfartøjer.

Andragendet forsynes med Stempel til Taxt 65 Øre.

Yachtflaget medfører ingensomhelst Begunstigelse for Skibet med Hensyn til Havne- og Skibsafgifter.

*) Om Oprindelsen til dette kan her meddeles Følgende: Da Hr. Grosserer *H. P. Prior* i Sommeren 1865 vilde sende Dampskonnerten „Falken“ til Middelhavet under daværende Lieutenant (nu Kommandør) *Victor Hansen's* Kommando og udelukkende som Lystfartøj, indgik han til Marineministeriet med et Andragende om, at Skonnerten maatte faae Tilladelse til at føre Splitflag med et særligt Mærke, der angav Skibet som „Yacht“. Dette bevilgedes efter Marineministeriets Indstilling ved Kgl. Resolution af 15. August 1865. Da Skibet imidlertid skulde afgaa allerede den 13. August fik Chefen underhaanden Tilladelse til at hejse Flaget den nævnte Dag og han er saaledes den, der første Gang har hejset det danske Yachtflag. — Ved ovenstaaende Bekjendtgørelse af 19. Juli 1866 overgik dette Flag Aaret efter til at blive det almindelige danske Yacht-Flag.

Tilladelsen til at føre Yachtflaget, der kun gjælder, til Fartøjet skifter Ejer, og som skal findes ombord og forevises paa vedkommende Autoriteters Forlangende, er fortabt, naar Fartøjet ikke udelukkende benyttes til Lystsejlad.

(Marineministeriets Bekjendtgørelse af 19de Juli 1866).

Angaaende **Foreningens særlige Yacht-Flag** foreligger følgende Bekjendtgørelser:

Marineministeriet, København, den 3. Marts 1873.

„I Anledning af Foreningens Andragende i Skrivelse af 5te f. M. har Ministeriet nedlagt en allerunderdanigst Forestilling, og skal man derefter i Henhold til den Ministeriet ved allerhøjeste Resolution af 28de f. M. dertil meddelte Bemyndigelse tillade, at de Fartøjer i Dansk Forening for Lystsejlad, der have erhvervet eller maatte erhverve Tilladelse til at føre det ved allerhøjeste Resolution af 15de August 1865 fastsatte Yachtflag, maa som særlig Kjendemerke i dette Flag føre 3 Stjerner i Guld, anbragte paa en passende Maade.“

Angaaende Erhvervelse af **Lystfartøjs-Certifikatet** foreligger fra Generaldirektoratet for Skattevæsenet et Circulære af 7. September 1867, saalydende:

„Danske Lystfartøjer maa, for at nyde den bestemte Fritagelse for Stats-Skibsafgifter i danske, svenske, norske, franske og hamborgske Havne, være forsynede med Lystfartøjs-Certifikater, der paa skriftlig Andragende derom af Ejeren til Toldkamrene erholdes fra Hovedkontoret for Skibes Maaling og Registrering i København.

Ethvert saadant Andragende, der skrives paa ustemplet Papir, skal tillige indeholde en Forsikring om, at det paagjældende Fartøj ikke agtes benyttet til nogetsomhelst Handelsforetagende, Fragt eller Passagerfart, samt maa være bilagt med Maalebrevet eller Nationalitets og Registrerings-Certifikatet.

Lystfartøjs-Certifikater for Fartøjer, der ikke længere udelukkende benyttes til Lystsejlad, have selvfølgelig fortabt deres Gylighed og bør derfor uopholdelig afleveres.“

Er et Fartøj ved Salg overgaaet i andre Hænder, træder Skjøde istedetfor Bilbrev. Maalebrevet paategnes Ejendomsskiftet og nyt Certifikat samt ny Tilladelse til at føre Yachtflaget ere da nødvendige.

Love

for

„Dansk Forening for Lystsejlads“.

Vedtagne paa Generalforsamlingen den 27. Juni 1885 samt Ændringer vedtagne den 15de April 1886, 15de Decbr. 1888, 20de Decbr. 1889 og 6te Decbr. 1890.

A. Almindelige Regler.

§ 1.

Foreningens
Formaal.

Foreningens Formaal er at fremme Lystsejlads i de danske Farvande.

§ 2.

Foreningens
Virksomhed.

Foreningens Formaal søges opnaaet ved at danne et Bindeled imellem de Mænd, der føle Lyst til at give sig af med denne Idræt, ved at fremkalde Bygning af de bedste Lystfartøjer samt ved Afholdelse af Kapsejlads og Eskadresejlads.

§ 3.

Medlem-
merne.
Optagelse.

Foreningens Medlemmer deles i 2 Afdelinger, Fartøjsejere og almindelige Medlemmer. Medlemmerne optages af Bestyrelsen ved Ballotation. To sorte Kugler forhindre Optagelse.

1ste Afdeling. Fartøjsejere *).

Fartøjsejere.

I 1ste Afdeling kan optages enhver dansk Undersaat, som enten alene eller i Fællesskab med Andre ejer et dansk Lystfartøj, der er forsynet med Lystfartøjs Certifikat og Tilladelse til at føre Yachtflag, samt Fartøjsejere af fremmed Nationalitet, hvis Fartøjer henhøre til en anerkendt Sejlforening, og forsaavidt Bestyrelsen anseer de respektive Far-

*) Ifl. Ændring $\frac{6}{12}$ 90.

tøjer for egnede til at optages i Foreningens Fartøjsregister. Ere flere Personer Ejere af et saadant Fartøj, da kunne de alle optages som Medlemmer i denne Afdeling, dog saaledes, at der for et Fartøj paa 8 Y.-T. og derover ikke kan afgives flere end 2 Stemmer; for Fartøjer under 8 Y.-T. kan der kun afgives 1 Stemme.

Stemmeret.

Medlemmerne af denne Afdeling betale i aarligt Bidrag 12 Kr. — I Indskrivningspenge betales 4 Kr. I Fartøjsafgift svares derhos aarligt for hver stemmeberettiget Fartøjsejer 1 Kr. pr. Yacht-Ton, dog ikke over 20 Kr.

Aarligt Bidrag. Indskud. Fartøjsafgift.

Ved Indtrædelse i Foreningen erholdes tilligemed Medlemsbrevet et Exemplar af Foreningens Love. Derimod betales Stander, Emblem, Signal- og Manøvrebog særskilt.

2den Afdeling. Almindelige Medlemmer.

I denne Afdeling kan optages enhver Herre eller Dame, der indmeldes ved et Medlem.

Alm. Medlemmer.

Medlemmer af denne Afdeling betale i aarligt Bidrag: Damer 4 Kr., Herrer, forsaavidt de have fast Bopæl i Kjøbenhavn eller Kjøbenhavns Amt, 12 Kr., — forsaavidt de have Bopæl uden for Kjøbenhavn eller Kjøbenhavns Amt 4 Kr. — Officerer af Flaaden betragtes altid som boende uden for Kjøbenhavn og Kjøbenhavns Amt. — I Indskrivningspenge erlægges 4 Kr.

Aarligt Bidrag.

Indskud.

§ 4.

Som Æresmedlem kan Bestyrelsen optage Enhver, der særlig har Æresmedlem. bidraget til at fremme Foreningens Virksomhed.

§ 5.

Udmeldelse af Foreningen maa skee skriftlig til Bestyrelsen inden Aarets Udgang.

Udmeldelse.

§ 6.

Finder Bestyrelsen Anledning til at ekskludere et Medlem, kan dette skee ved Afstemning mellem samtlige dens Medlemmer, naar mindst 4 stemme derfor; dog kan den Ekskluderede appellere til første Generalforsamling.

Ekskludering.

Bestyrelsen er berettiget til at udslette et Medlem, som ikke i rette Tid betaler det skyldige Medlemsbidrag. Et saadant udslettet Medlem

Udslettelse.

kan ikke paany optages i Foreningen, før det hele ved Udslettelsen skyldige Beløb er betalt.

§ 7.

Fartøjernes
Optagelse i
et Register.

Over de til Foreningen hørende Fartøjer føres et Register, der saavidt muligt giver Oplysning om Drægtighed saavel i Yacht- som Register-Tons, Hoveddimensioner, Bygningsform, hvorvidt Fartøjet er forhudet og i saa Fald hvormed, Takling, Ejer, Konstruktør, Bygmester, Bygningssted, naar det er indmeldt i Foreningen, i hvilke Kapsejladser det har deltaget, hvilke Præmier det har taget samt hvad der for Resten kan tjene til Oplysning for Foreningen.

§ 8. *)

Bestyrelsen.

I Spidsen for Foreningen staar en Æresformand; Foreningens Angiggender ledes af en Bestyrelse.

Foreningens Æresformand, der er ansvarsfri, vælges efter Bestyrelsens Forslag af Foreningens samtlige Medlemmer. Bestyrelsen bestaaer af en Formand og sex Medlemmer. Af Bestyrelsen skulle mindst 3 være optagne i Foreningen som danske Fartøjsejere. Bestyrelsen vælges saaledes, at der først stemmes paa Formanden og derefter paa de sex Bestyrelsesmedlemmer. Formanden vælges af Fartøjsejerne; tre Bestyrelsesmedlemmer vælges af Fartøjsejerne og tre af samtlige Medlemmer, saaledes at der af disse aarlig afgaar et Medlem af hvert Art Valg.

§ 9.

Bestyrelsens
Organisation.

Bestyrelsen vælger et af sine Medlemmer til Næstformand, den bestemmer selv sin Forretningsorden og fordeler Administrationen imellem sig. Formanden afgaar hvert 3die Aar; af Bestyrelsen afgaa de to ældst valgte hvert Aar; første Gang efter Lodtrækning. Gjenvalg er tilladt. Ved indtrædende Vakance i Bestyrelsen i Aarets Løb supplerer denne sig selv, dog skal et saadant Valg stadfæstes af den første Sommer-Generalforsamling, der derefter finder Sted. Bestyrelsen antager en lønnet Sekretær og Kasserer, der fører Liste over Medlemmerne og Register over Foreningens Fartøjer. Regnskabsaaret falder sammen med Kalenderaaret.

Regnskabet.

*) Ifl. Ændring ¹⁵/₄ 86.

§ 10.

Bestyrelsens Beslutninger tages ved Stemmeflerhed; staa Stemmerne lige, gjør den fungerende Formands Stemme Udslaget. Bestyrelsens Afstemninger.

§ 11.

Klubhuset administreres af en Komitee, bestaaende af et af Bestyrelsen delegeret Medlem samt af 2 af December-Generalforsamlingen paa 2 Aar valgte Medlemmer, der afgaa skiftevis, første Gang efter Lodtrækning. Gjenvalg er tilladt. Klubhuset.

§ 12. *)

Hvert Aar, i Løbet af Sommeren, paa en efter Omstændighederne passende Tid, holder Foreningen Møde i en dansk Havn, i hvis Nærhed Farvandet egner sig til Kapsejlad. Mødestedet fastsættes af Bestyrelsen inden April Maanedes Udgang. Aarligt Møde.

Paa Mødets første Dag holdes en Generalforsamling, hvor det reviderede Regnskab fremlægges og decideres. Derefter foretages Valg paa Bestyrelsen (jfr. § 8) og paa 2 Revisorer; Gjenvalg er tilladt. Sommer-General-forsamling.

§ 13.

I December Maaned afholdes en Generalforsamling i Kjøbenhavn, paa hvilken Bestyrelsen aflægger Aarsberetning, som derefter trykkes og tildeles samtlige Medlemmer. Foreningens Anliggender forhandles og afgjøres. Valg til Klubhusadministrationen foretages (jfr. § 11). December-General-forsamling.

Alle Forslag, der ønskes forelagte og forhandlede paa December-Generalforsamlingen, skulle være indsendte til Bestyrelsen senest den 15de Novbr. Dagsordenen for Mødet, der fastsættes af Bestyrelsen, skal være bekendtgjort senest 14 Dage før Generalforsamlingen, samtidig med at denne indvarsles. Generalforsamlingen ledes af en Dirigent, der vælges af Bestyrelsen af eller udenfor dens egen Midte. Foreningens Anliggender afgjøres af de tilstedeværende Medlemmer ved simpel Stemmeflerhed. Til Vedtagelse af Lovforandring kræves $\frac{3}{4}$ af samtlige afgivne Stemmer, samt at mindst 50 Medlemmer er tilstede (jfr. dog § 19). Om Kapsejlad- og Eskadresejlad-Regler kunne kun Fartøjsejere stemme (Om Stemmegivning jfr. Reglerne i § 3, andet Stykke).

*) Ifl. Ændring ²⁰/₁₂ 89.

Bestyrelsens Medlemmer have Stemmeret som Fartøjsejere.

Er det til Lovforandringer nødvendige Antal Medlemmer ej tilstede, indvarsles en ny Generalforsamling til 30 Dage derefter, hvor gyldig Beslutning kan tages, uanset hvor stort Antal Medlemmer, der giver Møde. Kun paa December-Generalforsamlingen kunne Lovforandringer vedtages.

Extraordinær
Generalforsamling.

Extraordinære Generalforsamlinger sammenkaldes med 14 Dages Varsel, naar Bestyrelsen finder Anledning dertil, eller naar mindst 40 Medlemmer i Skrivelse til Bestyrelsen under Angivelse af Forhandlingsgjenstandene forlange det.

§ 14.

Kjøbenhavnske
Fartøjsstation.

Bestyrelsen engagerer en Mand til at have Opsyn med Foreningens Fartøjer paa den kjøbenhavnske Station i Maanederne Maj-September, dog kun for saa vidt et tilstrækkeligt Antal Fartøjsejere tegne sig for et passende aarligt Bidrag. — Denne Mand besørger tillige Færngningen til og fra Foreningens Fartøjer.

§ 15. *)

Foreningens
Flag og
Stander.

Foreningens Flag er det danske Yacht-Flag med 3 Stjerner i Guld, anbragte i Diagonalen af det øverste Felt under Bogstaverne Y. F. Foreningens Stander er hvid med 3 røde Stjerner.

Flag og Stander skulle føres af ethvert af Foreningens Fartøjer, dog ej af Fartøjer tilhørende Fartøjsejere af fremmed Nationalitet, som kun kunne føre Foreningens Stander.

§ 16.

Marinens
Deltagelse.

Hvis den danske Marine ønsker at lade noget den tilhørende Fartøj, som egner sig dertil, og som føres af en Søofficer, deltage i de aarlige Kapsejladser, da har den Ret dertil lige med Foreningens egne Fartøjer.

§ 17.

Foreningens
Ophævelse.

Foreningen kan ikke retsgyldig ophæves før Udgangen af Aaret 1909.

§ 18.

De lovbestemte Regler for nye Medlemmers Optagelse kunne ikke forandres før Udgangen af Aaret 1909.

*) III. Ændring 6/12 90.

§ 19.

Bestemmelserne i § 17 og 18 kunne ikke forandres eller ophæves af nogen kommende Generalforsamling eller paa nogen som helst anden Maade før Udgangen af Aaret 1909.

B. Kapsejladregsregler.

§ 1.

Hvert Aar afholder Foreningen i Overensstemmelse med efterfølgende Regler og de nærmere Bestemmelser, Bestyrelsen maatte træffe, tre Kapsejladser, to større og en mindre, sidstnævnte altid i Øresund. I Forbindelse med den første større Kapsejlads afholdes Sommer-Generalforsamlingen (jfr. Lovenes almindelige Regler § 12.).

Aarlige
Kapsejladser.

Bestyrelsen er berettiget til at give fremmede Lystfartøjer Tilladelse til at deltage i Kapsejladserne, mod at der hver Gang betales den for Fartøjer af samme Størrelse fastsatte aarlige Tonsafgift.

Private Kapsejladser mellem Foreningens Fartøjer efter Regler, som Deltagerne selv bestemme, kunne afholdes under Ledelse af Bestyrelsen. — Det er en Selvfølge, at alle ved slige Kapsejladser opstaaende Udgifter maa bæres af Deltagerne, og at Bestyrelsen ikke uden betimelig Varsel kan paatage sig Ledelsen.

Private
Kapsejladser.

Dagen for de ordinære Kapsejladser fastsætter og bekendtgjør Bestyrelsen inden Udgangen af April Maaned.

§ 2.

Bestyrelsen vælger en Kampdommer. Han har i Alt, Kapsejladsen vedkommende, Stemme lige med ethvert af Bestyrelsens Medlemmer. Et mindre Dampskib eller i Mangel heraf et Sejlfartøj stilles under Kapsejladsen til Dommerens Disposition.

Kamp-
dommer.

§ 3.

Al Kapsejlads er underlagt Kampdommeren i Forening med Bestyrelsen under nøjeste Iagttagelse af Foreningens Love. De have Myndighed til at udsætte Kapsejladserne i Tilfælde af ugunstigt Vejr og ere berettigede til at lade ethvert Lystfartøj inspicere, baade før og efter

Kapsejladsen
underlagt
Kamp-
dommeren og
Bestyrelsen.

Kapsejladserne, for at forvise sig om, at Kapsejladsreglerne ere blevne overholdte. Intet Medlem af Bestyrelsen kan have Stemme i saadanne Tilfælde, hvori det er personligt interesseret.

§ 4.

Løbenes
Inddeling.

Bestyrelsen alene tager Bestemmelse om Inddeling af Kapsejlads-erne i forskellige Løb efter Fartøjernes Størrelse; den er ikke forpligtet til at foranstalte noget Løb, med mindre tre Fartøjer til samme Løb ere anmeldte.

Møder kun et Fartøj til et Løb, er Bestyrelsen berettiget til enten at lade Løbet udgaa eller overføre Fartøjet til det Løb, i hvilket det efter sin Størrelse nærmest passer.

§ 5.

Maalingen.

Fartøjernes Størrelse i Yacht-Tons bestemmes efter de af Foreningen til enhver Tid fastsatte Maalings-Regler.

Ethvert Fartøj skal være i Besiddelse af et af Foreningen udstedt Maalebrev, der betales med 3 Kroner.

§ 6.

Respit.

Den Godtgjørelse i Tid, som et større Fartøj under Kapsejlads skal tilstaa et mindre, beregnes efter Foreningens Respit-Tabel.

§ 7.

Anmeldelse.

Anmeldelse om Deltagelse i de ordinære Kapsejlads skal skee senest 5 Dage forinden til Bestyrelsen, der bestemmer hvert Fartøjs Kjendingsflag. Saadanne Ændringer, hvorved et Fartøjs Maal forandres, skulle være anmeldte senest 7 Dage forinden Kapsejladsen.

Ethvert Fartøj kan deltage i et Løb for større Fartøjer end det, hvortil det efter sin Størrelse hører, naar derom gjøres Anmeldelse 5 Dage førend Kapsejladsen; Fartøjet erholder da samme Respit, som tilkommer et Fartøj af Løbets mindste Størrelse.

Under særlige Omstændigheder har dog Bestyrelsen Ret til at lade Fartøjer, der ikke have opfyldt disse Betingelser, deltage i Kapsejladsen.

Har Maalingen af saadanne Fartøjer ikke kunnet finde Sted før Sejladsen, skal den foretages snarest muligt derefter.

§ 8.

Kapsejladserne sejles om Præmier; for hver 3 startende Fartøjer i samme Løb gives mindst 1 Præmie. Præmier.

§ 9. *)

Ved den mindre ordinære Kapsejlads — Øresundsløbet — bemandes og styres alle Fartøjer af Foreningens Medlemmer. De Fartøjer, der have fast Besætning, kunne dog beholde denne ombord, undtagen Fartøjer under 3 Tons, der udelukkende skulle bemandes med Foreningens Medlemmer. Bemanding.

Anm.: Ved „fast Besætning“ forstaas en saadan, der er hyret mindst maanedsvist og som i Almindelighed er ombord, naar Fartøjet er under Sejl.

Ved de større ordinære Kapsejladser er Bemandingen fri: dog skal ethvert Fartøj have mindst et af Foreningens Medlemmer ombord, der bærer Ansaret for Sejladsreglernes Overholdelse.

Fartøjer under 3 Tons maa ingensinde have mere end 3 Mand ombord.

§ 10.

Under Kapsejladsen maa ingen Ballast læmpes, eller større Vægte flyttes. Det tillades ikke at have bevægelig Ballast ombord. Ballast m. m.
maa ikke
læmpes.

§ 11.

Intet andet Fremdrivningsmiddel end Sejl maa benyttes; dog er det ved Grundstødning tilladt at stage eller varpe sig los. Fremdrivningsmiddel.

§ 12.

Ethvert Lystfartøj skal under Sejladsen have mindst een Redningsbøje klar til øjeblikkelig Brug. Redningsbøje.

§ 13.

Ethvert Fartøj maa nøjagtig følge den for Sejladsen bestemte Vej; det maa dog ikke rage uklar af noget Fartøj, der deltager i Kapsejladsen, og ikke røre ved nogetsomhelst Mærke; skeer dette, mistes Ret til Præmie, med mindre Fartøjet vender og passerer Mærket paany klar af samme. Ikke rage
uklar af
Mærker m. m.

*) Ifl. Ændring ¹⁵/₁₂ 88.

§ 14.

Naar et Fartøj indhentes, og naar et Mærke passerer.

Ethvert Fartøj, som indhentes af et andet, maa ikke holde af for at tvinge dette ud af dets Kurs, eller forhindre det fra at passere i Læ, men det tillades det indhentede Fartøj at luv op, for at forhindre det andet fra at passere til Luvart; dog maa en saadan Tilluvning ikke finde Sted, naar derved det andet Fartøj staar Fare for at gaa iland eller rage uklar af Mærke, Skib eller anden Forhindring, der skal passerer.

§ 15.

Naar et Fartøj kan tvinges til at vende.

Dersom to Fartøjer staa ind imod en Kyst, et Skib (Mærkefartøj) eller en Bøje, og det læ Fartøj staar Fare for at løbe paa Grund eller rage ombord i Skibet, og samtidig ikke kan vende uden at komme i Kollision med det luv Fartøj, da skal dette vende, naar det opfordres dertil af det læ Fartøj. Det læ Fartøj er i saa Tilfælde pligtigt til ogsaa at vende.

§ 16.

For at forebygge Sammenstød.

Til at forebygge Sammenstød mellem Fartøjerne gjælde de almindelige internationale Regler (Kgl. Anordning af 28de April 1880), hvoraf følgende særlig indskræpes:

To Sejlskibe, som mødes. (§ 14 af de internationale Regler).

Naar to Sejlskibe nærme sig hinanden paa en saadan Maade, at Sammenstød kan befrygtes, skal det ene gaa af Vejen for det andet efter følgende Regler:

- a) Et Skib, som sejler rumskjøds, skal gaa af Vejen for et Skib, som ligger bidevind.
- b) Et Skib, som ligger bidevind med Vinden Bagbord ind, skal gaa af Vejen for et Skib, som ligger bidevind med Vinden Styrbord ind.
- c) Naar begge Skibe sejle rumskjøds med Vinden ind paa modsatte Sider, skal det Skib, som har Vinden Bagbord ind, gaa af Vejen for det andet.
- d) Naar begge Skibe sejle rumskjøds med Vinden ind paa samme Side, skal det Skib, som er til Luvart, gaa af Vejen for det, som er i Læ.
- e) Et Skib, som sejler med Vinden agter ind, skal gaa af Vejen for det andet Skib.

Naar et Skib indhenter et andet (§ 20 af samme Regler).

Ethvert Skib, hvad enten det er et Dampskib eller Sejlskib, som indhenter et andet Skib, skal, uanset hvad der er bestemt i de foregaaende Paragrafer, gaa af Vejen for det indhentede Skib.

Naar et Skib ifølge de foranstaaende Regler skal gaa af Vejen for et andet, skal det andet Skib vedblive at holde sin Kurs.

Hvorledes §§ 14, 16, 17 og 20 ere at forstaa. (§ 22 af samme Regler).

Ved at følge og fortolke disse Regler skal der tages tilbørlig Hensyn til alle de med Navigeringen forbundne Farer, og til saadanne særlige Omstændigheder, som kunne gjøre en Afvigelse fra de foranstaaende Regler nødvendig for at undgaa en øjeblikkelig Fare.

Forbehold i særegne Tilfælde (§ 23 af samme (Regler).

§ 17.

Ethvert Fartøj maa ankre under Kapsejlads, om det gjøres nødvendigt, dog maa, naar Sejladsen fortsættes, Ankeret ikke stikkes fra Fartøjet. Intet Fartøj maa gjøre fast i noget Skib eller Bøje eller anden fastliggende Gjenstand.

Om Ankring under Kapsejlads.

§ 18.

Dersom et Fartøj opgiver Kapsejladsen for at bjerge Menneskeliv, da skal Bestyrelsen have Ret til at anordne en Gjentakelse af det paa-gjældende Løb, eller til at tilkjende dette Fartøj Præmien, hvis der er tilstrækkelig Anledning til at antage, at det vilde være blevet det sejrende, hvis det ikke var blevet opholdt ved Bjergningen.

Fartøjer, som bjerger Menneskeliv under Kapsejlads.

§ 19.

Dersom noget Fartøj under Sejladsen har grundet Aarsag til Klage imod et andet Fartøj for Overtrædelse af Reglerne, da kan dette tilkjendegives ved at hejse et Flag i Vantet til Tegn paa Protest.

Signal for Protest.

§ 20.

Enhver Protest kan nedlægges enten førend Sejladsens Begyndelse eller snarest efter at Løbet er tilendebragt; men ingen Protest skal være gyldig, uden at enten Ejeren eller det Medlem af Foreningen, som har været ombord under Kapsejladsen, derom henvender sig til Kampdommeren senest 1 Time efter Løbets Afslutning.

Tid og Form for en Protest.

§ 21.

Det Fartøj, som overtræder disse Regler, taber sin Ret til Præmie. I Tilfælde af Paasejling er det derhos pligtigt at erstatte den ved Paasejlingen forvoldte Skade.

Naar Præmie fortabes.

C. Eskadresejlad-Regler.

§ 1.

Eskadresejladser affholdes saa ofte, som Bestyrelsen dertil finder Anledning.

Det tillades intet af Foreningens Fartøjer at deltage i Eskadresejladser, uden at have et af Foreningens Medlemmer ombord.

Dette Medlem regnes for Fartøjets Fører og bærer saaledes Ansvaret for Sejladsen og Overholdelsen af nedenstaaende Regler.

Fremmede Lystfartøjer kunne efter Bestyrelsens nærmere Bestemmelse deltage i Eskadresejladserne.

§ 2.

Samtlige Førere vælge en Eskadrechef, der har at vælge 1 eller 2 Delingsførere, eftersom Fartøjernes Tal er under 6, eller 6 og derover.

§ 3.

Eskadrechefen træffer enhver Bestemmelse om selve Sejladsen.

En Komité, sammensat af Eskadrechefen, Foreningens Formand eller et af Bestyrelsens Medlemmer og et af samtlige Fartøjsførere valgt Medlem, har derimod den højeste Myndighed i alle ikke selve Sejladsen vedrørende Spørgsmaal.

§ 4.

Delingsførerne have Kommandoen i deres Delinger, og det er deres Pligt, saa vidt Omstændighederne tillade det, at sørge for ethvert Signals rigtige Udførelse, samt at give de dem underlagte Fartøjer al den Oplysning og Vejledning, som disse maatte ønske.

§ 5.

Den Kommanderende fører Vimpel, Delingsførerne hver sin særskilte Kjendings-Stander.

Yachtflaget føres efter Eskadrechefens Bestemmelse.

§ 6.

Enhver Manøvre udføres saa vidt muligt paa den Maade, som findes angiven i Foreningens „Manøvrebog“ og under nøje Iagttagelse af de heri

foreskrevne „almindelige Regler“. Iøvrigt maa de internationale Regler i kgl. Anordning af 28de April 1880 nøje iagttages.

§ 7.

Skal Sejladspræmie eller Præmie for Dygtighed i at manøvrere uddeles efter endt Krydstogt, da sker dette ifølge Kjendelse af den ovennævnte Komité.

Have to eller flere Fartøjer vist sig saa ensartede i Sejlads, at Bedømmelseskomiteen ikke formaar at afgjøre, hvilket Fartøj, der har sejlet bedst, da foretages en Kapsejlads i Krydsning mellem ovennævnte Fartøjer paa mindst 2 Mil ret i Vindøjet.

§ 8.

Enhver Forandring i den for Rejsen fastsatte Plan eller anden almindelig Bestemmelse, der ikke vedrører selve Sejladsen, træffes af Komiteen, og bør meddeles Fartøjsførerne skriftlig eller i ethvert Tilfælde mundtlig igjennem Delingsførerne.

§ 9.

Enhver, der ønsker at deltage i Eskadresejladsen, har at underkaste sig de Bestemmelser, som Eskadrechefen og ovennævnte Komite, hver paa sit Omraade, træffe.

§ 10.

Komiteen vil for Overtrædelse af disse Regler efter Omstændighederne kunne ikjende Bøder, hvis Art eller Størrelse nærmere fastsættes.

§ 11.

Det er ikke tilladt at forlade Eskadren, førend dens oprindelig bestemte eller senere vedtagne Maal er naaet, uden derom i Tide at underrette den Kommanderende.

Liste over Foreningens

Aar	Dato	Stedet	Deltagende af startende Fartøjer		Antal Præmier	
1866	2den Juli	Nyborg		22		6 Hr.
1867	12te Juli	Svendborg		30		9 Hr.
1868	30te Juni	Aarhus		14		3 Hr.
1869	11te Juli	Klampenborg		23		3 Hr.
1871	23de Juli	Klampenborg		21		8 Hr.
1872	21de Juli	Klampenborg		42		14 Hr.
1873	25de Juni	Nyborg		31		10 Hr.
1874	21de Juni	Bellevue	12		1	
	22de Juni	Skodsborg	28	40	10	11 Hr.
1875	4de Juli	Bellevue	"		"	
	10de Juli	Aarhus	21		8	
1876	1ste August	Bellevue	23	44	7	15 Hr.
	2den Juli	Nyborg	25		8	
	27de August	Bellevue	10		3	
	28de August	do.	26		8	
	29de August	do.	12	73	3	22 Hr.
1877	8de Juli	do.		33		11 Hr.
1878	30te Juni	Kallundborg		20		6 Hr.
1879	29de Juni	Skodsborg		34		11 Hr.
1880	18de Juli	Svendborg	36		10	
	5te September	Skodsborg	41	77	13	23 Hr.
1881	3die Juli	Aarhus	28		10	
	18de September	Skodsborg	40	68	12	22 Hr.
1882	27de August	Skodsborg		42		13 Hr.

Kapsejlads.

Kampdommer	Anmærkninger
Hr. Kaptajnlieutenant <i>J. C. Tuxen</i> do.	Triangelsejlads.
Hr. Kammerherre, Orlogskaptajn <i>Classen-Schmidt</i>	Triangelsejlads, 3 Mil, med Kryds i Vindøjet.
Hr. Kaptajnlieutenant <i>J. C. Tuxen</i>	Triangelsejlads, 3 Mil; desuden deltog 24 Brugsfartøjer om særskilte Præmier. I den med Sejladsen forbundne Kaproning deltog 17 Robaade.
Hr. Kommandør <i>J. P. V. Schultz</i>	Desuden deltog 14 Brugsfartøjer om særskilte Præmier. I den med Sejladsen forbundne Kaproning deltog 10 Robaade.
do.	Sejlads om „challenge cups“. Løbene overværedes af Hs. kgl. Højhed <i>Kronprindsen</i> . Af fremmede Fartøjer var anmeldt 16, hvoraf 7 udeblev. Desuden deltog 18 Brugsfartøjer om særskilte Præmier.
do.	Triangelsejlads, 10,000 Alen. Afgang fra Bøjer. Desuden deltog 7 Brugsfartøjer om særskilte Præmier.
Hr. Grosserer <i>H. Fritsche</i>	Privat Kapsejlads (Triangelsejlads, hver Side 12,000 Alen).
Hr. Kommandør <i>J. P. V. Schultz</i>	Triangelsejlads, 10,000 Alen. Afgang fra Bøjer, skjænket af Grosserer <i>Harald Hansen</i> . Desuden deltog 3 Brugsfartøjer om særskilte Præmier.
do.	Opgivet paa Grund af Vindstille.
Hr. Kaptajn <i>Mac-Dougall</i>	Triangelsejlads, 10,000 Alen, større Fartøjer 2 Gange, mindre en Gang.
Hr. Grosserer <i>H. Fritsche</i>	Triangelsejlads, 5,000 Alen, 2 Gange rundt.
Hr. Kommandør <i>J. P. V. Schultz</i>	Triangelsejlads, 6,000 Alen, 3, 2 og 1 Gang rundt.
Hr. Kaptajn <i>P. Bruun</i>	Triangelsejlads, 9,000 Alen, 1 og 2 Gange, udelukkende Medlemmer (Amatørsejlads).
do.	Triangelsejlads, 9,000 Alen, 1 og 2 Gange. Desuden deltog 3 Brugsfartøjer om særskilte Præmier.
Hr. Kommandør <i>J. P. V. Schultz</i>	Triangelsejlads, 9,000 Alen, 2 og 3 Gange (Match).
do.	Større Fartøjer omkring Hveen, mindre i Triangel, 5000 Alen, 2 Gange.
do.	Triangelsejlads, 6,000 Alen, 3, 2 og 1 Gang rundt.
Hr. Kaptajn <i>Mac-Dougall</i>	Større Fartøjer omkring Hveen, mindre i Triangel, $\frac{1}{4}$ Mil, 3 Gange.
Hr. Kommandør <i>J. P. V. Schultz</i>	Triangelsejlads, 6,000 Alen, 3, 2 og 1 Gang rundt.
do.	Triangelsejlads, 9,000 Alen, 2 og 1 Gang rundt.
do.	Triangelsejlads, 10,000 Alen, 2 og 1 Gang.
do.	Større Fartøjer omkring Hveen, mindre i Triangel, 10,000 Alen.
do.	Større Fartøjer omkring Hveen, mindre i Triangel, 10,000 Alen.

Liste over Foreningens

Aar	Dato	Stedet	Deltagende o: startende Fartøjer		Antal Præmier	
1883	8de Juli	Lillebelt ved Middelfart	41	614	13	187
	16de September	Skodsborg	35	76	11	24
1884	17de August	do.		46		14
1885	29de Juni	Assens	29		9	
	28de August	Skodsborg	"	29	"	9
1886	20de Juni	Bellevue (Øresundsløb)	26		8	
	1ste August	Aarhus	26		10	
	5te September	Skodsborg	42	94	12	30
1887	22de Maj	Bellevue (Øresundsløb)	22		7	
	7de August	Svendborg	29		9	
	11te September	Skodsborg	34	85	12	25
1888	27de Maj	Bellevue (Øresundsløb)	17		6	
	24de Juni	Helsingør	36		12	
	13de August	Bellevue	33	86	10	25
1889	16de Juni	Bellevue (Øresundsløb)	25		9	
	14de Juli	Vejle	21		9	
	1ste September	Skodsborg	35	81	11	20
1890	1ste Juni	Bellevue (Øresundsløb)	23		7	
	6te Juli	Nyborg	27		9	
	31te August	Skodsborg	27	77	10	20
Ialt...			1188		370	

Desuden afholdtes under Foreningens Anordning den 21de September 1890 Hr. Kommandør *Christiansen* fungerede som Kampdommer. Ejeren af Sidstnævnte Ejer, Hr. *Schiøtz*, der kun ønskede at sejle om Æren, og foreslog at indbetale sejrede, ført af Mr. *Beawor Webb*.

*) Se om denne Sejlads „Tidsskrift for Sport“, I, Pag. 89—94.

Kapsejladsen.

Kampdommer	Anmærkninger
187 Hs. kgl. Højhed Prinds <i>Valdemar</i>	Triangelsejlads, 10,000 Alen, 1 og 2 Gange.
24 Hr. Kommandør <i>J. P. V. Schultz</i>	Større Fartøjer omkring Hveen, mindre i Triangel, 10,000 Alen, 1 Gang.
14 Hr. Kaptajn <i>P. Bruun</i>	Større Fartøjer omkring Hveen, mindre i Triangel, 10,000 Alen, 1 Gang.
Hr. Kommandør <i>P. Bruun</i>	Triangelsejlads.
9 Hr. Kommandør <i>Jessen.</i>	49 Fartøjer anmeldt (Sejladsen opgivet paa Grund af Vindstille).
Hr. Kommandør <i>P. Bruun.</i>	Triangelsejlads, 10,000 Alen, 1 Gang.
do.	do. do. 1 og 2 Gange.
30 do.	do. do. 1 Gang.
Hr. Kommandør <i>P. H. Braëm</i>	Triangelsejlads, 10,000 Alen, 1 Gang. I Handicap deltog 22 Fartøjer.
do.	Triangelsejlads, 8,000 Alen, 1 og 2 Gange. I Handicap deltog 22 Fartøjer.
28 Hr. Kaptajn <i>A. W. Bonnesen</i>	Triangelsejlads, 10,000 Alen, 1 og 2 Gange. I Handicap deltog 31 Fartøjer.
Hr. Kommandør <i>P. H. Braëm</i>	Triangelsejlads, 10,000 Alen, 1 Gang. I Handicap deltog 11 Fartøjer.
Hr. Kaptajn <i>J. Bardenfleth</i>	Triangelsejlads, 8,000 Alen, 1 Gang. I Handicap deltog 21 Fartøjer.
28 Hr. Kommandør <i>P. H. Braëm</i>	Triangelsejlads, 10,000 Alen, 1 og 2 Gange. I Handicap deltog 26 Fartøjer. Dette Løb var udsat fra d. 12/8 paa Grund af Vindstille, af hvilken Grund 12 af de anmeldte 45 Fartøjer ikke gav Møde.
Hr. Kommandør <i>V. F. Kofoed</i>	Ret Linie i Vindens Retning, ca. 12,000 Alen. I Handicap deltog 18 Fartøjer.
Hr. Kaptajn <i>G. E. Fugl</i>	Triangelsejlads, 8,000 Alen, 1 Gang. I Handicap deltog 16 Fartøjer.
20 Hr. Kommandør <i>V. F. Kofoed</i>	Triangelsejlads, 10,000 Alen, 1 Gang. I Handicap deltog 29 Fartøjer.
Hr. Kaptajn <i>G. E. Fugl</i>	Ret Linie, 3/4 Mil. I Handicap deltog 21 Fartøjer.
do.	Triangelsejlads, 8,000 Alen, 2 og 1 Gang. I Handicap deltog 24 Fartøjer.
20 do.	Triangelsejlads, 10,000 Alen, 2 og 1 Gang. I Handicap deltog 24 Fartøjer.

1 med Nyborg en privat Match*) mellem Yawlerne „Sakuntala“ og „Ilona“, hvorved
 1 Hr. *Gosling*, foreslog en Indsats af 1000 Kr. Dette modtoges ikke af „Sakuntala“
 1 le patsen til „Komiteen for de Nødlidende paa Island“, hvilket accepteredes. „Ilona“

Fortegnelse

over

samtligte Fartøjer, der have deltaget (?: startet, i Foreningens Kapsejladser, ordnet aarsviis efter deres Fremkomst til Deltagelse i disse, med Angivelse af den oprindelige Ejer og Bygmester.

Anm. Den opførte Tonnage er den, som findes angivet den første Gang, Fartøjerne deltog i en Kapsejlad, dog med Undtagelse af de Fartøjer, der ere ommaalte efter Foreningens sidste Maaleregel (vedtaget d. 20. December 1889). Disse Fartøjers Tonnage efter denne er angivet med federe Tal.

Fartøjets		Størrelse i Y. T.	Oprindelig Ejer	Bygmester
Navn	Art			
1866.				
Alexandra	Aaben B.	2.2	Hr. Møller P. Hansen Svendborg.	Hr. L. Møller, Svendborg
Augusta	Dæksbaad	7.1	- E. F. Esmann, Odense.	- Jepmond, Nyborg.
Aurora	Dæksbaad	19.0	- Lehnsgreve Rantzau.	bygget i Skaane.
Basta	Dæksbaad	10.8	- I. P. Larssen, Sæby & F. Tutein, Høgholt.	Hr. Chr. Rung, Sæby.
Caroline	Kutter	13.0	- Konsul Benzons, Stubbekjøbing.	- Benzons, Nykjøbing, Falster.
Coquette	Kutter	9.8	- Grosserer Kramer, Kjøbenhavn.	- Benzons, Nykjøbing, Falster.
Erik	Aaben B.	2.4	- Fotograf M. C. Mortensen, Svend- borg.	- Iversen, Faaborg.
Falken	Dæksbaad	14.0	- Godsejer Barner, Kallundborg Ladegaard.	bygget i Bohuus i Skaane.
Kalifen	Halvdksb.	3.8	- Grosserer Jean Schalburg, Nyborg.	Hr. Gregers, Skaboehuse.
Maagen	Dæksbaad	7.0	- Vejinspektør Lytken, Nykjøbing, Falster.	- Benzons, Nykjøbing, Falster.
Pilen	Aaben B.	4.4	- Smedemester I. Petersen, Svend- borg.	- L. Møller, Svendborg.
Peter	Aaben B.	2.5	- Lieutenant C. Schalburg, Nyborg.	- Jepmond, Nyborg
Svalen	Dæksbaad	10.2	- L. Pedersen, Skibhusene p. Odense.	- H. Lind-Hansen, Skibhusene.
Svip	Aaben B.	3.3	- Baagøe, Svendborg.	- Skibsfører H. Hansen, Svendborg.
Søblomsten	Dæksbaad	6.1	- Godsejer Hillerup, gl. Kirstine- bjerg.	- Benzons, Nykjøbing, Falster.

Tag-fat	12.1	Dæksbaad	-	Kaptajn Bruun, Aalborg.	-	Kaptajn Bruun, Aalborg.	-	Forpagter Møller, Eliasminde.	-	Knud Hansen, Odense.	-	Benzon, Nykøbing, Falster.
Thorshanen	15.3	Dæksbaad	-	Knudsen, Faaborg.	-	Knudsen, Faaborg.	-	Knudsen, Faaborg.	-	Benzon, Nykøbing, Falster.	-	Benzon, Nykøbing, Falster.
Wahlia	5.9	Aaben B.	-	Kaptajn Harboe, Nyborg.	-	Kaptajn Harboe, Nyborg.	-	Kaptajn Harboe, Nyborg.	-	Jepmond, Nyborg.	-	Jepmond, Nyborg.
Vildanden	6.0	Dæksbaad	-	Blokkedrejer Bang, Svendborg.	-	Blokkedrejer Bang, Svendborg.	-	Blokkedrejer Bang, Svendborg.	-	Jørgensen, Svendborg.	-	Jørgensen, Svendborg.
Zephyr	4.6	Aaben B.	-	Sejlmager Møller, Svendborg.	-	Sejlmager Møller, Svendborg.	-	Sejlmager Møller, Svendborg.	-	C. Møller, Svendborg.	-	C. Møller, Svendborg.
Zampa	6.3	Aaben B.	-		-		-		-		-	
1867.												
Cecilie		Aaben B.	-	Kjøbmand Petersen.	-	Kjøbmand Petersen.	-	Kjøbmand Petersen.	-	Ejeren.	-	Ejeren.
Echo	8.0	Kutter	-	E. Benzon, Nykøbing, Falster.	-	E. Benzon, Nykøbing, Falster.	-	E. Benzon, Nykøbing, Falster.	-		-	
Fiona		Aaben B.	-		-		-		-		-	
Karen		Aaben B.	-		-		-		-		-	
Kosak		Aaben B.	-	S. Pasbjerg.	-	S. Pasbjerg.	-	S. Pasbjerg.	-		-	
Naja I	23.0	Kutter	-	Etatsraad Tietgen.	-	Etatsraad Tietgen.	-	Etatsraad Tietgen.	-	Hr. P. Brandt, København.	-	Hr. P. Brandt, København.
Pernille	13.0	Dæksbaad	-	Konsul P. Hansen, København.	-	Konsul P. Hansen, København.	-	Konsul P. Hansen, København.	-	M. K. Schmidt, Fredericia.	-	M. K. Schmidt, Fredericia.
Pilen			-	Petersen, Svendborg.	-	Petersen, Svendborg.	-	Petersen, Svendborg.	-		-	
Proven		Aaben B.	-	Bager P. Madsen, Svendborg.	-	Bager P. Madsen, Svendborg.	-	Bager P. Madsen, Svendborg.	-	C. Højer, Aarhus.	-	C. Højer, Aarhus.
Rover	15.0	Kutter	-	Ingeniør W. A. Scott.	-	Ingeniør W. A. Scott.	-	Ingeniør W. A. Scott.	-		-	
Tisselholt		Aaben B.	-	E. Møller.	-	E. Møller.	-	E. Møller.	-		-	
Tag-fat		Aaben B.	-	Overingeniør W. Rowan.	-	Overingeniør W. Rowan.	-	Overingeniør W. Rowan.	-	Benzon, Nykøbing, Falster.	-	Benzon, Nykøbing, Falster.
Varsko	7.0	Dæksbaad	-		-		-		-		-	
1868.												
Agnete	22.0	Kutter	-	Grosserer H. Hansen.	-	Grosserer H. Hansen.	-	Grosserer H. Hansen.	-		-	
Lucifer	6.8	Dæksbaad	-	Kjøbmand I. P. Baagøe.	-	Kjøbmand I. P. Baagøe.	-	Kjøbmand I. P. Baagøe.	-	Hamburg.	-	Hamburg.
Magnus			-		-		-		-		-	

Fartøjets		Størrelse i Y. T.	Oprindelig Ejer	Bygmester
Navn	Art			
1869.				
Alice	Kutter	10.4	Hr. Kaptajn Åberg, Malmø.	Sverrig.
Amanda	Aaben B.	1.7	- C. H. Gerhardtzen.	
Anna	Aaben B.	2.0	- Billedhugger Bissen.	
Ausa	Halvdksb.	4.1	- Borek, Middelfart.	senere ombygget af C. N. Lautrup.
Bellmann	Skonnert	13.0	- Nilsson, Malmø.	
Condor	Kutter	9.2	- Sejlmager Møller, Helsingborg.	
Delphinen	Halvdksb.	2.3	- Grosserer Bech & Kramer, Kbhvn.	Hrr. C. C. & H. P. Hansen, Svendborg.
Emilie	Kutter	11.4	- Kammerherre Sehestedt - Juel.	Hr. I. P. Jepmond, Nyborg.
Neptun	Dæksbaad	7.11	- F. Malmros, Trelleborg.	
Tuk	Aaben B.	3.0	- I. B. Sidenius.	- Staal, Nykjøbing p. F.
Tumleren	Skonnert	30.0	- Hofjægermester Benzon.	Vejle.
Vikingen	Dæksbaad	2.8	- Partikulier Nielsen.	
1871.				
Anna	Halvdksb.	2.5	- Alfred Müller.	Hr. C. L. Jacobsen, Kjøbenhavn.
Augusta	Kutter	14.4	- T. Schiøtz & I. C. Drejer.	- H. L. Hansen, Odense.
Ellen	Aaben B.	1.7	- Kaptajn Bech.	- E. Benzon, Nykjøbing, F.
Emil	Kutter	14.5	- S. Petersen.	- Popp & Michelsen, Kjøbenhavn.
Johanne	Aaben B.	2.0	- V. C. Jessen.	- I. P. Larssen, „Læssø Rende“.
Kaj	Kutter	6.8	- I. A. Knudsen.	Ejeren.
Rolf	Aaben B.	2.5	- Kompassmager Holm.	Hr. E. Benzon, Nykjøbing, F.
Tenderen	Kutter	13.4	- Lieutenant Stang.	Norge.

1872.

Aaben B.	2.5	- Kompasmer Holm.	- Kompassmer Holm.	Hr. E. Benzon, Nykjøbing, F.
Kutter	13.4	- Lieutenant Stang.	- Lieutenant Stang.	Norge.
Kutter	9.2	- Etatsraad Broberg & Konsul C. A.	- Etatsraad Broberg & Konsul C. A.	Hrr. C. C. Hansen & H. P. Hansen, Svendborg.
Dæksbaad	3.5	- Fyrskibsfører I. P. Larssen.	- Fyrskibsfører I. P. Larssen.	Ejeren.
Lugger	4.8	- C. von Castenskjold.	- C. von Castenskjold.	Ombygget af C. N. Lautrup.
Aaben B.	1.9	- Carl Holm.	- Carl Holm.	Hr. O. Rybel, Skovshoved.
Aaben B.	1.9	- P. Hansen.	- P. Hansen.	Hr. A. Balsløv.
Halvdksb.	2.6	- C. Balsløv.	- C. Balsløv.	Ejeren.
Kutter	13.3	- Kaptajn Møller, Svinesund.	- Kaptajn Møller, Svinesund.	Hr. L. Hansen, Odense.
Kutter	27.5	- E. F. Esmann & C. Møller.	- E. F. Esmann & C. Møller.	Hr. Schönan, Randers.
Kutter	27.8	- F. I. Rowan, Randers.	- F. I. Rowan, Randers.	Ejeren.
Aaben B.	1.1	- Skibsbygger Hansen.	- Skibsbygger Hansen.	Ejeren.
Aaben B.	1.8	- E. Benzon, Nykjøbing F.	- E. Benzon, Nykjøbing F.	Hr. E. Benzon, Nykjøbing F.
Halvdksb.	2.9	- E. Bagge	- E. Bagge	- Jacobsen, København.
Aaben B.	0.9	- Alfred Lange.	- Alfred Lange.	- C. L. Jacobsen, København.
Dæksbaad	4.2	- Grosserer C. Kramer.	- Grosserer C. Kramer.	- Jacobsen, København.
Halvdksb.	2.6	- Jørgen Hansen, senere Ejer, Lohmann.	- Jørgen Hansen, senere Ejer, Lohmann.	- C. L. Jacobsen, København.
Halvdksb.	4.2	- Sejlmager Halmø.	- Sejlmager Halmø.	- E. Benzon, Nykjøbing F.
Dæksbaad	3.4	- Garver Thaulow.	- Garver Thaulow.	- Svendsen i Espergerde.
Halvdksb.	3.6	- C. N. Lautrup.	- C. N. Lautrup.	Ejeren.
Aaben B.	1.7	- F. Røhr.	- F. Røhr.	

Fartøjets		Størrelse i Y. T.	Oprindelig Ejer	Bygmester
Navn	Art			
Svanen	Aaben B.	1. ⁵	Hr. Alfred Benzon.	Sverrig.
Ternan	Kutter	5. ⁵	- Skibsmægler Nordquist, Gøteborg.	
1873.				
Basta	Aaben B.	1. ⁹	- L. v. d. Hude.	Hr. Hans Poulsen, Svendborg.
Fox	Dæksbaad	6. ⁰	- Th. Weber, Svendborg.	
Kvik	Dæksbaad	4. ⁸	- Fyrskibsfører I. P. Larsen.	Ejeren.
Maagen	Dæksbaad	4. ⁴	- Schönnemann, Nyborg.	Hr. I. Zander, Svendborg.
Maria	Halvdksb.	2. ⁹	- Th. Hansen, Svendborg.	
Marina	Kutter	14. ⁹	- Colin Archer, Norge.	- H. L. Hansen, Odense.
Naja II	Kutter	29. ⁴	- Etatsraad Tietgen.	
Niels Juel	Aaben B.	3. ⁹	- M. Rasmussen, Svendborg.	- C. L. Jacobsen.
Pilen	Halvdksb.	1. ⁸	- Petersen, Svendborg.	
Roskva	Dæksbaad	14. ⁷	- Grosserer H. Fritsche, V. C. Jessen.	Strømstad.
Tjalfø		2. ⁶	- Lieutenant F. Bøjsen, Rødkilde.	
1874.				
Amazon	Kutter	8. ⁰	- Kaptajn Åberg, Malmø.	Hr. Christiansen, Anholt.
Ane	Dæksbaad	3. ⁵	- Navigationslærer S. Hempel.	
Dinorah	Halvdksb.	1. ³	- W. Andersen, Kjøbenhavn.	- Hansen, Kjøbenhavn.
Dronningen	Halvdksb.	2. ⁶	- Lieutenant A. W. Bonnesen, Kbh.	
Becker	Aaben B.	1. ³	- Mathiesen, Kjøbenhavn.	Ejeren.
			- Lieutenant C. la Cour.	

Roska

Smut

Thyra

Thor

Tryg

1875.

Alfen

Alma

Alma

Christine

Dykkeren¹⁾

Echo

Emilia

Emma

Gemma

Havlit

Ingeborg

Nicolaj

Otto

Pyt

Svalen

Aaben B.

Dæksbaad

Halvdkb.

Aaben B.

Aaben B.

Aaben B.

Aaben B.

Aaben B.

Halvdkb.

Aaben B.

Kutter

Aaben B.

Halvdkb.

Kutter

Dæksbaad

Aaben B.

Kutter

Aaben B.

Halvdkb.

Kutter

1.5

3.7

4.8

1.1

1.8

0.6

1.0

1.9

3.8

2.5

32.6

1.7

2.1

15.3

4.9

2.6

3.5

2.2

2.9

13.3

- Lieutenant C. la Cour.

- I. P. Larssen.

- C. N. Lautrup.

- Jacob Hansen.

- Fischer, Kjøbenhavn.

- Kasekontrollør Lund, Kjbhvn.

- Overbetjent Hansen, Kjbhvn.

- Skibstømrer Hansen, Kjbhvn.

- L. Houmann, Aarhus.

- A. Kilrich, Aarhus.

- Stamhusbesidder Holstein Rathlou.

- J. Seiersen, Aarhus.

- Garvermester Thaulow.

- Godsejer Alfr. Hage, Oremands-

gaard.

- Skovrider Wedel, Hvalsø Konge-

bro.

- Greve Christian Skeel, Gl. Estrup.

- A. C. & C. V. Bunch, Kjbhvn.

- Bomforpagter Fischer.

- Fyrskibsfører Larssen.

- Godsejer Qvistgaard, Kjøbmand

Nagel, Skjelskør.

Albech, Amager.

Ejeren.

Hr. Ole Jensen, Frederikssund.

- E. Benzon, Nykjøbing, F.

- Kjerulf, Samsø.

- C. L. Jacobsen, Kjøbenhavn.

- E. Benzon, Nykjøbing, F.

- H. C. Jacobsen, Kjøbenhavn.

Ejeren.

Hr. P. Valeur, Kjøbenhavn.

¹⁾ Omdøbt til Marie i 1876.

Fartøjets		Størrelse i Y. T.	Oprindelig Ejer	Bygmester
Navn	Art			
Svanen	Halvdksb.	3.5	Hr. O. & A. Benzon.	Hr. E. Benzon, Nykjøbing F.
Valdemar	Halvdksb.	2.6	- Pastor C. A. Balslev, Kjøbenhavn.	- Rosenfeld & Balslev, Kjbhvn.
1876.				
Falken	Halvdksb.	1.8	- Student Konow	
Løvenørn	Halvdksb.	1.2	- Bødkerm. Knudsen, Svendborg.	
Maagen	Kutter	8.1	- Boghandler Schönemann, Nyborg.	- Emil Bech, Nyborg.
Nadejda	Kutter	25.5	- Ingeniør W. Rowan, Randers.	England.
Najaden	Kutter	9.9	- Havnecaptajn Åberg, Malmø.	Sverrig.
Nautilus	Kutter	25.5	- Hofjægermester, Greve Rantzau, Brahesholm.	Hr. I. P. Jepmond, Nyborg.
Posidon	Halvdksb.	1.9	- Kaptajn Mathiesen, Kjøbenhavn.	- Hansen, Skovshoved.
Pilen	Halvdksb.	1.6	- C. H. Melchior, Kjøbenhavn.	- P. Valeur, Kjøbenhavn.
Rosine	Dæksbaad	3.8	- Grosserer Faber, Kjøbenhavn.	- C. L. Jacobsen, Kjøbenhavn.
Surge	Kutter	18.6	- Konsul Enhøring, Norrkjøbing.	- Husck, Wiwenhoe.
Svanen	Kutter	10.0	- Godsejer Grevenkop Castenskjold, St. Frederikslund.	- P. Bjerg, Helsingør,
Snap	Halvdksb.	2.6	- Grosserer Th. Weber, Svendborg.	- H. Poulsen, Svendborg.
1877.				
Athene	Dæksbaad	5.2	- Handelsbestyrer Olsen.	- Mortensen, Guldborg.
Auska	Næben B.	1.5	- Kassekontrollør Lund.	- Albech, Amager.
Pillen II	Halvdksb.	2.9	- Grosserer Kramer.	- P. Valeur, Kjøbenhavn.

Anna.	Naben B.	1.3	- Kassekontrollør Lund.	- Albeck, Amager.
Ellen II	Halvdkbsb.	2.3	- Grosserer Kramer.	- P. Valeur, Kjøbenhavn.
Embla	Dæksbaad	5.2	- A. C. & C. V. Bunch.	- Rybel, Skovshoved.
Emilie	Skonnert	54.0	- Kammerherre Sehestedt - Juul, Raunholt.	- E. Benzon, Nykjøbing F.
Holger	Dæksbaad	4.3	- Læderhandler Stub.	- Ole Jensen, Frederikssund.
Svip	Aaben B.	2.3	- Skibstømrer Hansen.	Ejeren.
Ternen	Halvdkbsb.	2.2	- Chr. Mathiesen, Kjøbenhavn.	Hr. E. Benzon, Nykjøbing F.
Ternen	Aaben B.	1.4	- Assistent Regenburg.	- E. Benzon, Nykjøbing F.
1878.				
Anna	Dæksbaad	4.2	- Grosserer Kramer.	- P. Valeur, Kjøbenhavn.
Anna	Halvdkbsb.	2.3	- Skibstømrer E. Hansen.	Ejeren.
Mariette	Dæksbaad	5.5	- Kaptajn Bruus & Søn.	Hr. E. Benzon, Nykjøbing F.
1879.				
Alma	Dæksbaad	5.3	- Grosserer W. Pamperin.	- I. Hansen, Skovshoved.
Anine	Kutter	6.9	- Dampmøller Ekman.	- C. L. Jacobsen, Kjøbenhavn.
Baldur	Halvdkbsb.	2.9	- Cand. theol. A. Tryde.	- Mortensen, Guldberg.
Bygdin	Halvdkbsb.	1.8	- Overretssagf. Holsøe, Helsingør.	- J. Svendsen, Snekkersten.
Christine	Kutter	5.5	- Grosserer Chr. P. Jacobsen.	England.
Lydia	Kutter	7.9	- Skibsbygger Rosenfeld.	Ejeren.
Maagen	Dæksbaad	3.5	- Skuespiller C. la Cour.	Hr. H. C. Jacobsen, Kjøbenhavn.
Mary	Halvdkbsb.	2.9	- Tandlæge Lindhardt.	- P. Bjerg, Helsingør.

Fartøjets		Størrelse i Y. T.	Oprindelig Ejer	Bygmester
Navn	Art			
1880.				
Agnete	Halvdksb.	2.1	Hr. Partikulier J. Hansen.	Hr. Albech, Amager.
Alfen	Dæksbaad	5.7	- Vejnspektør Lytken, Nykjøbing F.	- Mortensen, Guldborg.
Anna	Dæksbaad	2.9	- Tobaksfabr. L. Møller, Svendborg.	Ejeren.
Ariadne	Dæksbaad	6.7	- Chr. N. Lautrup.	Hr. Peter Jensen, Nyborg.
Augusta	Dæksbaad	6.4	- Vinhdlr. C. F. Schalburg, Nyborg.	- P. Bjerg, Helsingør.
Basta	Halvdksb.	3.3	- Handelsfuldmægtig E. Müller.	- J. Svendsen, Snekkersten.
Bob	Halvdksb.	1.9	- Emil Z. S. Lyngbye.	Ejeren.
Dragen	Dæksbaad	2.2	- Snedkerm. C. K. Christensen.	Hr. S. Hansen, Boderne.
Emilie	Aaben B.	1.8	- Kjøbmand P. C. E. Schaar.	- P. Valeur, Kjøbenhavn.
Fri	Kutter	7.4	- Grosserer Kramer.	- J. Svendsen, Snekkersten.
Gutten	Dæksbaad	5.3	- Kaptajn I. C. Tegner.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.
Johanne	Dæksbaad	7.2	- Fabrikant W. Eickhoff.	- H. V. Buhl, Frederikshavn.
Kraka	Dæksbaad	6.7	- Arkitekt T. M. Wienberg.	Ejeren.
Minka	Halvdksb.	2.1	- Sophus Weber, Svendborg.	Hr. P. Valeur, Kjøbenhavn.
Minx	Yawl	60.0	- Overingeniør Fr. Rowan.	- Christoffersen, Assens,
Puf	Dæksbaad	2.5	- Ingeniør D. Simoni.	- P. Bjerg, Helsingør.
Sport	Kutter	5.8	- Konsul B. Bruun, Assens.	Sæby.
Sif	Halvdksb.	1.9	- Skolebestyrer A. Hauch.	Hr. H. L. Hansen, Odense.
Svip	Aaben B.	1.5	- Læge C. Friederichsen.	
Vala	Kutter	20.1	- Stambusbesidder E. Møller.	
	Halvdksb.	1.3	- Konstruktør C. E. Hansen, Svendb.	
	Dæksbaad	6.3	Hr. Pladseier P. Hansen, Kjøbenhavn.	Hr. N. H. Nielsen, Skovshoved.

Ellen	Dæksbaad	6.3	Hr. Pladsejer P. Hansen, Kjøbenhavn.	Hr. N. H. Nielsen, Skovshoved.
Havlit	Halvdkbsb.	1.6	- Assistent N. Schnor, Kjøbenhavn.	- Gylling & Lindtner, Vejle.
Hermød	Kutter	1.8	- Boghdl. Viggo A. Hansen, Vejle.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.
Karen	Dæksbaad	10.0	- Garver A. W. Thaulow.	- Donyland.
Klio	Kutter	15.5	- Grosserer H. C. Nyholm.	
Mary	Dæksbaad	4.9	- Marius Schmidt, Assens.	
Mignon	Dæksbaad	6.5	{ Hr. Stud. jur. F. P. Hjort-Lorezen. - Stud. polyt. Johannes Saabye.	- A. J. Rosenfeldt, Kjøbenhavn.
Morten	Dæksbaad	3.2	Hr. Redaktør E. Bojsen, Horsens.	- Viggo Frandsen, Horsens.
Ole	Halvdkbsb.	6.2	- Baron M. Hamilton.	- Frederikshavn.
Olivetta	Halvdkbsb.	1.5	- Ingeniør F. D. Marshall, Kjbhvn.	
Svava	Kutter	2.9	- Proprietær W. Olsen, L. Grunnet, pr. Vejle.	- H. P. Petersen, Vindingland.
Urda	Halvdkbsb.	2.1	- Fabrik. J. E. Wegmann, Kjbhvn.	- Albech, Amager.
Ça ira	Dæksbaad	4.3	- Greve F. Lerche, Astrup.	- A. I. Rosenfeldt, Kjøbenhavn.
Chic	Halvdkbsb.	2.4	- Sophus Weber, Svendborg.	
Christine	Dæksbaad	5.7	{ Hr. Overretsprokurator A. P. Seidelin. - Murmester Chr. Jacobsen.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.
Fun	Kutter	32.0		Norge.
∞ Gnisten	Halvdkbsb.	1.4	Hr. Fuldmægtig Andersen, Kjbhvn.	Hr. I. Svendsen, Snekkersten.
Halud	Dæksbaad	8.6	- Dampmøller A. Bay, Nakskov.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.
Helga	Dæksbaad	5.3	- Grosserer Carl H. Melchior, Kbhvn.	- P. Valeur, Kjøbenhavn.
Iiona	Yawl	28.5	- Legationssekretær A. C. Gosling.	- Beavor Webb.

1882.

Fartøjets		Størrelse i Y. T.	Oprindelig Ejer	Bygmester
Navn	Art			
Ingolf	Kutter	6.2	Hr. Apotheker A. Aarsleff, Præstø.	Hr. A. J. Rosenfeldt, Kjøbenhavn.
No Name	Dæksbaad	7.2	- Dampmøller Ekman, Kbhvn.	- C. L. Jacobsen, Kjøbenhavn.
Sakuntala	Yawl	49.1	- Brygger Schiøtz, Odense.	- N. F. Hansen, Odense.
Suss	Kutter	8.5	- Hofbager I. L. W. Olsen, Kbhvn.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.
1883.				
Ada	Dæksbaad	7.9	- Godsejer Wassard, Vordingborg.	- M. G. Mortensen, Masnedssund.
Atilla	Kutter	14.5	- Grosserer Emmerich-Müller, Kbhv.	- John. G. Fay & Co., Southampton.
Elise	Dæksbaad	3.4	- Skibsbygger A. Hansen, Assens.	Ejeren.
Euterpe	Kutter	30.5	- Legationssekretær Gosling.	
Fanny	Halvdksb.	2.1	- Docent G. F. Westring, Kbhvn.	Hr. L. P. Jensen, Frederikssund.
Fulvia	Kutter	22.4	- Grosserer A. C. & C. V. Bunch, Kjøbenhavn.	Hatcher, Clifford & Co., Southampton.
Hvalen	Halvdksb.	1.6	- Skibsbygger Adam Hansen, Assens.	Ejeren.
Klara	Halvdksb.	3.3	- Grosserer Carl Pedersen, Frederiks- sund	Frederikssund.
Kvabs	Halvdksb.	2.4	- Ulrich Plesner & Johan Neumann.	Hr. Johansen, Stege.
Kvik	Aaben B.	1.7	- Chr. Thidemann, Middelfart.	
Muriel	Kutter	6.0	- Konsul C. A. Broberg, Kbhvn.	- Sinnott, Kingstown.
Rap	Aaben B.	1.2	- Maskinmester Lichtenberg-Madsen, Middelfart.	- M. P. Illum, Middelfart.
Sigyn	Skonnert	7.3	- Fabrikant N. L. M. Smith m. Fl.	- H. P. Langkilde, Odense.

Skogn	Skomert	7. s				
Vivat	Dæksbaad	6.8	(Hr. Grosserer H. F. I. Lyngbye og	- Fabrikant N. L. M. Smith m. Fl.	- H. P. Langkilde, Odense.	
Yrsa	Halvdksb.	1.7	- Kontorist Em. Z. S. Lyngbye.	Hr. N. H. Nielsen, Skovshoved.		
Ælgir	Kano	1.0	Hr. Sagfører P. F. C. Larsen.	Sundbyøster.		
1884.						
Freja	Halvdksb.	2.8	- Kontorist Lotz, Kjøbenhavn.	- H. J. Albech, Sundbyøster.		
Louise	Halvdksb.	2.3	- Detailld. Garlin, Kjøbenhavn.			
Maud	Dæksbaad	2.6	- Handelsfuldmægtig I. M. Graham.	- A. J. Rosenfeldt, Kjøbenhavn.		
Primrose	Yawl	52.0	Kjøbenhavn.	England.		
Tom	Halvdksb.	2.1	- Legationssekretær Gosling.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.		
Yrsa	Dæksbaad	3.5	- Kontorist C. Achen, Kbhvn.	- Svendsen, Snekkersten,		
			- Ingeniør V. Hvidt, Kjøbenhavn.			
1885.						
Amy	Halvdksb.	1.3	- Fabrikant Fr. Windel, Odense.	- Chr. N. Lautrup, Kjøbenhavn.		
Ariel	Halvdksb.	2.9	- Stamhusbesidder J. L. Grandjean.			
Bacchus	Kutter	15.7	Vennerslund.			
Fix	Aaben B.	1.3	- Læderhandler A. P. Ringkjøbing,			
			Bogense.			
Fremad	Halvdksb.	2.1	- Bogholder J. F. Clausen, Odense.	- Hans Larsen, Biskorup.		
% Gay	Yawl	16.6	- Sophus Weber, Svendborg,	- H. Poulsen, Hestehave, Svendborg.		
Olga	Kutter	4.9	- Fabrikant H. J. Nielsen, Aarhus.	- H. P. Petersen, Vindingland.		
Sif	Aaben B.	1.6	- Sophus Weber, Svendborg.	Ejeren.		
Vilhelmine	Dæksbaad	4.2	- Sagfører J. B. Obel, Fredericia.	Hr. A. J. Rosenfeldt, Kjøbenhavn.		

Fartøjets		Størrelse i Y. T.	Oprindelig Ejer	Bygmester
Navn	Art			
1886.				
Alert	Halvdksb.	3. ⁰	Hr. Overingeniør F. Marshall, Kbhvn.	Hr. N. H. Nielsen, Skovshoved.
Bøls	Halvdksb.	2. ⁰	Toldvæsenet, København.	
Dana	Halvdksb.	2. ⁷	Hr. Fabrikant J. E. Wegmann, Kbhvn.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.
Dryaden	Dæksbaad	22. ⁶	- Skibsbgm. Chr. N. Lautrup, Kbhvn.	Ejeren.
Elf	Kutter	5. ⁷	- Legationspræst Ellis, København.	Hr. A. J. Rosenfeldt, Kbhvn., ombygget af C. L. Jacobsen, Hellerup.
Fiona	Halvdksb.	2. ⁵	- Partikulier. Chr. Hansen, Aarhus.	
Glimt	Halvdksb.	1. ⁸	- Sagfører P. F. Chr. Larsen, Kbhvn.	- H. J. Albech, Sundbyøster.
Gram	Dæksbaad	3. ³	- Kjøbm. Søvndahl Petersen, Holbæk.	- Hans Larsen, Frederikssund.
Ilwo	Kutter	33. ⁸	- Hofbager I. L. W. Olsen, Kbhvn.	- Chr. N. Lautrup, København.
Kallebo	Halvdksb.	1. ⁹	- Kontorist Alfr. Jürgensen, Kbhvn.	- H. J. Albech, Sundbyøster.
Magda	Halvdksb.	1. ⁵	- Harald Halkier, København.	- H. J. Albech, Sundbyøster.
Nordenskjöld	Halvdksb.	2. ⁴	- Remmefabr. R. Gøtfredsen, Kbhvn.	- Baadebygger Hansen, Skovshoved.
Odd	Dæksbaad	5. ⁸	- Grosserer O. Ekman, København.	Norge.
Pax	Halvdksb.	1. ⁷	- Kjøbm. N. L. Petersen, Aalsgaarde.	Hr. J. Svendsen, Snekkersten.
Pet	Halvdksb.	2. ⁴	- Grosserer John Forbæch, Kbhvn.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.
Sphinx	Kutter (Dobbeltb.)	8. ²	- Ingeniør Henry J. Brooke, Kbhvn.	- Chr. N. Lautrup, København.
Violet	Skonnert	15. ⁰	- Hofjægmester, Baron J. F. von Blixen-Finecke, Næsbyholm.	
Vips	Halvdksb.	1. ³	- Riksmester Brinckmann, Randers.	- O. Jensen, Frederikssund.
			Hr. Sagfører P. F. Chr. Larsen, Kbhvn.	Hr. S. Svendsen, Dragør.

Fartøjets		Størrelse i Y. T.	Oprindelig Ejer	Bygmester
Navn	Art			
Emma	Halvdkb.	2.5	Hr. Remmefabrikant P. Godtfredsen.	Hr. N. H. Nielsen, Skovshoved.
Gudrun	Halvdkb.	1.8	- Kontorist Chr. Achen,	- S. Svendsen, Dragør.
Juno	Dæksbaad	11.4	- Grossererne A. C. & C. V. Bunch.	- Chr. N. Lautrup.
Kirstine	Dæksbaad	4.0	- Fabrikant E. Hoff, Randers.	- Ole Jensen, Frederikssund.
Mary	Halvdkb.	1.6	- Bankassistent P. Larsen.	
Nap	Halvdkb.	3.0	- Rentier T. Vang.	Ejeren.
Pilen	Halvdkb.	2.4	- Baadebygger J. P. Svendsen.	
Prima ¹⁾	Halvdkb.	1.7	- Bankdirektør P. N. Damm.	Hr. N. H. Nielsen, Skovshoved.
Ragnhild	Halvdkb.	1.5	- Kassekontrollør P. Lund.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.
Stephanie	Halvdkb.	2.7	- Bogbinder Chr. A. Reichel.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.
1890.				
Anne	Halvdkb.	1.5	- Kbmd. Carl Schrøder, Nyborg.	
Eurybia	Halvdkb. (Sænkekjøl)	1.5	- Plantageejer Sophus Weber.	Ejeren.
Hild	Dæksbaad	5.8	- Fabrikant A. P. Jensen, Gøteborg.	
Johanne	Halvdkb.	3.3	- Grosserer R. Petersen.	Hr. A. J. Rosenfeldt, Kbhvn.
Lili	Halvdkb.	3.0	- Bogbinder Chr. A. Reichel.	- S. Svendsen, Dragør.
Maagen	Dæksbaad	5.5	- Hoffjægermester R. Juel, Hverringe.	- R. M. Thygesen, Kjerleminde.
Secunda ²⁾	Halvdkb.	1.9	- Lehnbaron C. Holck.	- N. H. Nielsen, Skovshoved.

¹⁾ Forsikringsens første Portlodsingsbaad. ²⁾ Forsikringsens anden Portlodsingsbaad.

Af Fartøjer, som have været optagne i Foreningens Register, men aldrig have deltaget

i nogen Kapsejlsads, kan nævnes:

Fartøjets		Størrelse i Y. T.	Oprindelig Ejer	Bygmester
Navn	Art			
Tumleren ¹⁾	Skonnert	88.3	Hr. Kammerherre, Hofjægmester E. A. P. Benzon, Benzon.	Hr. Eggert Benzon, Nykjøbing, F. Samme.
Kalifen	Dæksbaad	4.4	- Godsejer J. Hage, Nivaagaard.	Hr. I. H. Løwe & Søn, Helsingør.
Vibeke	Dæksbaad		- Grosserer L. N. Hvidt.	- Richard Smith, Preston.
Kong Hun	Dampskon.	15.0	- Lehnsgreve A. W. Knuth.	Ejeren, efter Dixon Kemps Tegning.
Aljuca	Kutter	10.8	- Chr. Stephansen, Arendal.	Hr. Mortensen, Masnedsund.
Marie	Kutter	7.0	- Grosserer Alfr. Christensen.	- A. J. Rosenfeldt, Kjøbenhavn.
Undine	Kutter	5.8	- Fabrikant W. St. Lorenzen,	- Eggert Benzon, Nykjøbing, F.
Toke	Dæksbaad		- Godsejer J. C. Bruun, Kokkedal.	
Femja	Kutter		- Skibsinsektor Carl G. Warburg. Shanghai.	China.
Louise	Jagtgalease	10.0	- Kaptajn C. G. Magius.	Hr. Jacobsen, Kjøbenhavn.
Bravo	Dæksbaad	4.2	- Skuespiller Poul Nielsen & Jacques Wiehe.	- A. Jensen, Dragør.
Chazalie	Dampskon.	230.0	- Kammerh. Chr. F. Falbe, London.	- Gosport, England.
Margrethe	Dæksbaad	7.0	- Grosserer Sally, Kjøbenhavn.	- Chr. N. Lautrup, Kjøbenhavn.

¹⁾ Tilhører nu Hs. Kgl. Højhed Prins Valdemar.

Year	Month	Day	Time	Place	Remarks
1880	Jan	1	10:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	2	11:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	3	12:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	4	13:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	5	14:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	6	15:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	7	16:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	8	17:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	9	18:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	10	19:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	11	20:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	12	21:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	13	22:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	14	23:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	15	24:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	16	25:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	17	26:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	18	27:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	19	28:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	20	29:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	21	30:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.
1880	Jan	22	31:00	St. John's	Clear, cold, wind S.W.

Fortegnelse

over

samtligte Fartøjer, der have deltaget (o: startet) i
Foreningens Kapsejladser og Antal af Præmier
for disse.

Anm. Tonnagen er opført saaledes som den er angivet for Fartøjerne den første Gang de startede, undtagen for de Fartøjers Vedkommende, der ere ommaalte efter den d. 20. Decbr. 1889 vedtagne sidste Maaleregel; disse Fartøjers Tonnage efter denne er angivet med federe *Tal*.

Hovedtallet i de for hvert Aar opførte Rubrikker angiver, hvor mange Gange Fartøjet har startet i det paagjældende Aar; det lille Tal foroven, hvor mange Præmier, Fartøjet har taget.

Fartøjets

Deltagelse i Kaptla

Navn	Y.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Ada	7.9	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agnes	1.9	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Agnete	22.0	Kutter	-	-	1	1	1 ¹	1	1	2	1	-	-	-	-	1 ¹
Agnete	2.1	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aja	1.8	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alert	3.0	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alexandra	2.2	Aaben B.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alfen	0.8	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1	-	-	-	-
Alfen	5.7	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alice	10.3	Kutter	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alma	1.9	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1 ¹	1 ¹	-	-	-
Alma	1.0	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Alma	5.3	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Alpha ¹⁾	4.1	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amanda	1.7	Aaben B.	-	-	-	1	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amazonen	8.0	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	2	2	3 ¹	1	-	-	-
Amy	1.3	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ane	3.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-
Anemone	1.9	Aaben B.	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-
Anine	6.9	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anna	2.0	Aaben B.	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anna ²⁾	2.5	Halvdkb.	-	-	-	-	1 ¹	1	1	1	1	-	-	-	-	-
Anna ³⁾	4.2	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹
Anna ⁴⁾	2.3	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹
Anna	2.9	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anna ⁵⁾	1.7	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anna ⁵⁾	1.9	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anne	1.5	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			1		1	4	3 ³	3 ¹	2	6	8 ¹	5 ²	2 ¹	3 ³		

¹⁾ Se Rosine. Ejer: ²⁾ Alfr. Müller. ³⁾ Grosserer Kramer, senere A. Johansen. ⁴⁾ Skibstømrer Hansen. Ingeniørerne A. W. & S. A. Hansen, senere Teller & F. Jacobsen. ⁵⁾ Kgl. Skuespiller E. Poulsen.

ladserne i Aarene:

i Handicap

80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	3 ³	2 ²	3 ³	9 ⁹	1	3 ²	2	3	9 ²
1	2	1	1	1	1	-	-	-	-	-	16 ²	-	-	-	-	-
1 ¹	1 ¹	1 ¹	1 ¹	1 ¹	-	1 ¹	2	-	-	-	8 ⁶	1	-	-	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	1	-	3 ¹	-	1	1	-	2
-	-	-	-	-	-	2	2	2	-	3	9	2	-	-	3 ²	5 ³
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
1	1	-	-	1	-	2 ¹	2	2 ¹	2	-	15 ⁴	2 ¹	2 ¹	2 ¹	-	6 ³
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ¹	-	-	-	-	-
2 ²	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 ³	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 ¹	-	-	-	-	-
2	2 ²	1 ¹	1	-	-	-	-	-	-	-	8 ⁴	-	-	-	-	-
1	-	-	-	1 ¹	-	2 ²	1	1	2	-	10 ⁴	1	1	-	-	2
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	2 ¹	-	-	2 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ²	2	5 ²	-	-	3 ¹	2	5 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1

3³

nsen

12³ 10³ 3² 4¹ 4² 2 7⁴ 8¹ 12⁵ 10⁴ 9³ 124⁴⁰ 7¹ 9⁴ 8² 9² 33⁹

Fartøjets			Deltagelse i Kapla															
Navn	Y.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82
Antilope	7.0	Kutter	1	-	1	4	3 ³	3 ¹	2	6	8 ¹	5 ²	2 ¹	3 ¹	12			
Ariadne	6.7	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ariel	2.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Arthur	2.6	do.	-	-	-	-	-	1	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-
Athene	5.2	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Attila	14.5	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Augusta	7.1	Dæksbaad	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Augusta	12.8	Kutter	-	-	-	-	1	1 ¹	1 ¹	2 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-
Augusta	6.4	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Aurora	19.0	do.	1	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ausa	4.1	Halvdksb.	-	-	-	1	1	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Austa	1.5	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
Bacchus	15.7	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Baldur	2.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Basse ¹⁾	2.8	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Basta	10.8	Dæksbaad	1 ¹	1	1 ¹	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Basta	1.9	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Basta	3.3	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bellmann	13.0	Skonnert	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bob	1.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bygdin	1.8	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bøls	2.0	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ça ira	4.3	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Caro	2.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Caroline	13.0	Kutter	1 ¹	1	-	-	-	1	1 ¹	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-
Cecilie		Aaben B.	-	1 ¹	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Chic	2.4	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Christine	3.8	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Christine	5.5	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁾ Se Freya.

apiladserne i Aarene:

i Handicap

	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
3 ¹	12 ³	10 ³	3 ²	4 ¹	4 ²	2	7 ⁴	8 ¹	12 ⁵	10 ⁴	9 ³	124 ⁴⁰	7 ¹	9 ⁴	8 ²	9 ²	33 ⁹
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1
	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ¹	-	-	-	-	-
	1 ¹	1	-	-	-	1	1	1	-	-	-	7 ¹	1	-	-	-	1
	-	-	-	2 ¹	1 ¹	1 ¹	3 ³	3 ²	1 ¹	1 ¹	1	13 ¹⁰	3	1	1	1 ¹	6 ¹
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
	-	-	-	1	1 ¹	1 ¹	2	-	-	-	-	11 ⁶	-	-	-	-	-
	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
	1	1	1	1	-	-	1	1	-	-	-	8 ¹	1	-	-	-	1
	-	-	-	-	-	1	1 ¹	1	-	-	-	3 ¹	1	-	-	-	1
	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	1	4	-	-	-	1 ¹	1 ¹
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 ²	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	2 ²	2 ²	1 ¹	1	1	-	-	-	-	-	-	7 ⁵	-	-	-	-	-
	1 ¹	1 ¹	1 ¹	1 ¹	1 ¹	-	1	-	1	-	-	8 ⁶	-	1	-	-	1
	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
	-	-	1	-	-	-	2	1	-	-	-	4	1	-	-	-	1
	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	2	-	-	-	1	1
	-	2 ²	1 ¹	2	1	1	2	-	-	1 ¹	3	18 ⁷	-	-	1	3 ²	4 ²
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	2	2	-	1	-	1	2 ¹	3	2	2	1	17 ¹	3	2 ¹	2 ¹	1	8 ²
4 ²	23 ⁷	20 ⁸	10 ⁵	14 ³	9 ⁵	9 ²	23 ¹⁰	18 ³	18 ⁶	15 ⁶	16 ³	260 ⁸³	17 ¹	13 ⁵	13 ³	16 ⁶	59 ¹⁵

Fartøjets

Deltagelse i Kapp

Navn	Y.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
Christine	5.7	Dæksbaad	5 ²	4 ¹	5 ¹	7	5 ³	7 ²	6 ²	9 ²	10 ¹	7 ³	4 ²	4 ¹	23	
Condor	9.2	Kutter	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Coguette	9.8	do.	1 ¹	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dagmar	1.3	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dagny	5.8	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	
Dana	2.7	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Delphinen	2.3	do.	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dinorah	1.8	do.	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	
Dixie	9.1	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dragen	2.2	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dronningen	2.6	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	
Dryaden	22.6	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Duen	13.3	Kutter	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	
Dykkeren ¹⁾	2.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	
Echo	8.8	Kutter	-	1	1	1 ¹	1 ¹	1 ¹	1	-	1	1	1	1	1	
Echo	32.6	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	4	-	-	-	
Elf	5.7	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Elise	3.4	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ella	1.8	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ellen	1.7	Aaben B.	-	-	-	-	1 ¹	1	-	1	1	1	1	1	1	
Ellen II	2.3	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	
Ellen	6.3	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ellen Meta	24.7	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Elektra	27.8	Kutter	-	-	-	-	-	1 ¹	1 ¹	2	-	1	-	-	-	
Else	4.3	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Embla	27.8	Kutter	-	-	-	-	-	1 ¹	1	2 ¹	-	-	-	-	-	
Embla	5.2	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1	1	
Emil	14.5	Kutter	-	-	-	-	1 ¹	1	1	1 ¹	2 ²	4 ²	1	1	1	
Emilia	1.7	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	
Emilie	11.4	Kutter	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	

¹⁾ Omdøbt i 1876 til Marie.

6³ 6¹ 6¹ 11¹ 8⁶ 13⁶ 11³ 17⁵ 17⁴ 20⁵ 10⁴ 9⁵ 3

adserne i Aarene:

i Handicap

	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
4 ¹	23 ⁷	20 ⁸	10 ⁵	14 ³	9 ⁵	9 ²	23 ¹⁰	18 ³	18 ⁶	15 ⁶	16 ³	260 ⁸³	17 ¹	13 ⁵	13 ³	16 ⁶	59 ¹⁵
	-	-	1 ¹	2 ²	1	-	2 ¹	-	1 ¹	2 ¹	2	11 ⁶	-	1	1	2	4
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	1 ¹	1	-	-	-	1
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	2	2 ²	1 ¹	1 ¹	2	8 ⁴	1	-	-	-	1
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	3	-	-	-	3
	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	-	3	1	-	1 ¹	-	2 ¹
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13 ³	-	-	-	-	-
1	2	2	-	1	1	-	2	1	-	1	-	17 ¹	1 ¹	-	1	-	2 ¹
	-	-	-	-	-	-	2 ¹	1	3	2	3	11 ¹	1 ¹	3	2 ¹	3 ²	9 ⁴
	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1	-	-	-	1
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 ¹	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
	-	1 ¹	1 ¹	2 ¹	1 ¹	-	2	-	3 ²	2 ¹	-	12 ⁷	-	3 ¹	2	-	5 ¹
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	-	-	1	1	2
	1	2 ²	1 ¹	2	1 ¹	1	-	-	-	-	-	13 ⁶	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ²	3 ⁵	6 ⁷	-	-	3 ¹	3 ¹	6 ²
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 ²	-	-	-	-	-
1	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 ⁴	-	-	-	-	-
1	2 ¹	2 ¹	1	2 ²	1	-	-	-	-	-	-	21 ¹⁰	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
	-	1	1	1	1	-	1	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-
9 ⁶	31 ⁹	31 ¹²	15 ⁸	26 ⁸	15 ⁷	11 ²	35 ¹²	28 ⁶	26 ¹⁰	28 ¹¹	27 ⁸	422 ¹⁴⁰	26 ³	20 ⁶	24 ⁶	25 ⁹	95 ²⁴

Fartøjets			Deltagelse i Kal										
Navn	Y.T.	Art	66	67	38	69	71	72	73	74	75	76	77
Emilie	1.1	Aaben B.	6 ³	6 ¹	6 ¹	11 ¹	8 ⁶	13 ⁶	11 ³	17 ⁵	17 ⁴	20 ⁵	10 ⁴
Emilie	1.8	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Emilie	54.0	Skonnert	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Emma	1.8	Aaben B.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Emma	2.1	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	2 ²	1 ¹
Emma	2.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Erik	2.4	Aaben B.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Erik	2.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Eurybia	1.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Euterpe	30.5	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Excelsior	44.7	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Falken	14.0	Dæksbaad	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Falken	1.8	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1
Fanny	2.1	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fiona		Aaben B.	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fiona	2.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fix	1.3	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Forsøget	0.9	do.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Fox	6.0	Kutter	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-
Fremad	2.1	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fri	7.4	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Freya ¹⁾	2.8	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fulvia	22.4	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fun	32.0	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gay	16.6	Yawl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gemma	15.3	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1 ¹
Glimt	1.8	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gnisten	1.4	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gram	3.3	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gudrun	1.8	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁾ Omdøbt i 1890 til Basse.

8³ 8¹ 7¹ 11¹ 8⁶ 17⁶ 12³ 17⁵ 19⁵ 25⁸ 14⁶

sejladserne i Aarene:

i Handicap

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
15 ³	31 ⁹	31 ¹²	15 ⁸	26 ⁸	15 ⁷	11 ²	35 ¹²	28 ⁶	26 ¹⁰	28 ¹¹	27 ⁸	422 ¹⁴⁰	26 ³	20 ⁶	24 ⁶	25 ⁹	95 ²⁴
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	1	-	1	1 ¹	-	-	1 ¹	-	1	-	-	5 ²	-	-	-	-	-
1	2	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 ⁴	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2 ²	4 ²	-	-	1 ¹	2 ¹	3 ²
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1
-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	2 ²	-	1 ¹	4 ⁴	1	2	-	1 ¹	4 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	1	-	3 ¹	1	-	-	-	6 ¹	1 ¹	-	-	-	1 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	1	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	6	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1 ¹	1	1	-	-	1	4 ¹	1	-	-	1	2
-	2 ¹	2	-	1	1	-	-	2	2	1	-	11 ¹	2	2	1	-	5
-	-	-	-	-	1	-	-	1 ¹	3	1 ¹	1	7 ²	1	-	-	1	2
-	-	-	-	2	1 ¹	1 ¹	2 ²	1 ¹	1	2 ²	1	11 ⁷	-	-	2 ¹	1	3 ¹
-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	2	2	1	1	-	7	2	-	-	-	2
1 ¹	1	2 ¹	1 ¹	2	1 ¹	1	-	-	-	-	-	13 ⁵	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	3	2 ¹	3 ¹	2 ¹	2 ¹	12 ⁴	2	-	-	2 ¹	4 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	2	4 ¹	-	-	2	2	4

7⁴ 38¹⁰ 37¹³ 20⁹ 35¹⁰ 20⁹ 17⁵ 49¹⁷ 41¹⁰ 39¹³ 40¹⁶ 39¹² 550¹⁷⁸ 36⁴ 24⁶ 30⁸ 36¹² 126³⁰

Fartøjets

Deltagelse i Kap

Navn	Y.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78
Gutten	5.3	Dæksbaad	8 ³	8 ¹	7 ¹	11 ¹	8 ⁶	17 ⁶	12 ³	17 ⁵	19 ⁵	25 ⁸	14 ⁶	12 ⁵
Hal ud	8.6	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Harriet	4.2	do.	-	-	-	-	-	1 ¹	1	-	-	-	-	-
Havlit	2.6	Halvdkb.	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-
Havlit	4.9	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
Havlit	1.6	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Helga	5.3	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hermod	1.8	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hertha	1.9	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hild	5.8	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Holger	4.3	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Hvalen	1.6	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hona	28.5	Yawl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hwo	33.8	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ingeborg	2.6	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-
Ingolf	6.2	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Johanne ¹⁾	2.0	Aaben B.	-	-	-	-	1	1 ¹	-	-	-	-	-	-
Johanne	7.2	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Johanne	3.3	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Juno	11.4	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kaj	6.8	Kutter	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
Kalifen	3.8	Halvdkb.	1 ¹	1 ¹	1 ¹	1 ¹	1	-	1 ¹	-	-	1	1	1
Kallebo	1.9	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Karen		Aaben B.	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Karen	10.0	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kate	1.9	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kirstine	4.0	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Klara	3.3	Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Klio	15.5	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kosak		Aaben B.	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁾ Omdøbt i 1882 til Lulu.

9⁴ 11³ 8² 12² 11⁶ 21⁸ 14⁴ 18⁵ 21⁶ 26⁸ 16⁶ 14⁵ 9

sejladserne i Aarene:

i Handicap

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
17 ⁴	38 ¹⁰	37 ¹³	20 ⁹	35 ¹⁰	20 ⁹	17 ⁵	49 ¹⁷	41 ¹⁰	39 ¹³	40 ¹⁶	39 ¹²	550 ¹⁷⁸	36 ⁴	24 ⁶	30 ⁸	36 ¹²	126 ³⁰
-	1	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
-	-	-	1	1	1	-	-	2	2 ¹	-	-	7 ¹	2 ¹	2 ¹	-	-	4 ²
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	1	2	1	-	2 ²	2 ²	3 ¹	1	2 ²	14 ⁷	2	3	1	2	8
-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	1	1	3 ¹	1	-	1	1	3
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1 ¹	-	-	-	1 ¹	1 ¹
1 ¹	2 ¹	1	1	-	-	-	-	-	1 ¹	1	-	9 ³	-	1	-	-	1
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	2	2	3	2 ¹	-	9 ¹	3	3 ²	2	-	8 ²
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4 ¹	-	-	-	-	-
-	1 ¹	2 ²	1 ¹	-	-	-	1	3 ²	3 ¹	-	-	11 ⁷	3	2	-	-	5 [°]
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1 ¹	-	-	-	1 ¹	1 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ³	3 ⁴	6 ⁷	-	-	3 ³	3 ¹	6 ⁴
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
1 ¹	2 ¹	2 ¹	1	-	-	-	-	-	-	-	-	15 ⁸	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	3 ¹	2	-	-	-	5 ¹	2	-	-	-	2
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	2 ²	1 ¹	2 ²	1 ¹	1	2 ¹	1 ¹	2 ¹	3 ²	3 ¹	18 ¹²	1	2	3	3	9
-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	3	-	-	3
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1
-	-	-	-	2 ²	1 ¹	-	2	1	1	1	2	10 ³	1	1	-	2	4
-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-

9 ⁶	44 ¹³	48 ¹⁸	31 ¹¹	45 ¹⁴	25 ¹¹	19 ⁵	61 ²¹	55 ¹⁶	57 ¹⁸	53 ²²	52 ²¹	690 ²³⁵	51 ⁵	41 ⁹	41 ¹¹	49 ¹⁵	182 ⁴⁰
----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	-----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	--------------------	-----------------	-----------------	------------------	------------------	-------------------

Fartøjets

Deltagelse i Kap

Navn	Y.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78
Kraka	6.7	Dæksbaad	9 ⁴	11 ³	8 ²	12 ²	11 ⁶	21 ⁸	14 ⁴	18 ⁵	21 ⁶	26 ⁸	16 ⁶	14 ⁵
Kvabs	2.4	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kvik	4.8	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1 ¹	2 ²	1	-	-
Kvik	1.7	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kvik	6.0	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Let	2.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lili	3.0	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Louise	2.3	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lucifer	6.8	Kutter	-	-	1	1	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
Lulu ¹⁾	2.0	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lydia	7.9	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Løvenørn	1.2	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Maagen	7.0	Dæksbaad	1 ¹	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maagen	4.4	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
Maagen	8.1	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Maagen	3.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maagen	5.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Magda	1.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Magnus	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maria	2.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	1 ¹	-	-
Marie ²⁾	2.5	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marietta	5.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Marina	14.9	Kutter	-	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-
Mary	2.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mary	4.9	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mary	1.6	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maud	2.6	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mignon	6.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minka	2.1	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minx	60.0	Yawl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

¹⁾ Se Johanne. ²⁾ Se Dykkeren.

sejladserne i Aarene:

i Handicap

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
19 ⁶	44 ¹³	48 ¹⁸	31 ¹¹	45 ¹⁴	25 ¹¹	19 ⁵	61 ²¹	55 ¹⁶	57 ¹⁸	53 ²²	52 ²¹	690 ²³⁵	51 ⁵	41 ⁹	41 ¹¹	49 ¹⁵	182 ⁴⁰
-	1	-	1	-	-	1 ¹	-	2	1	-	-	6 ¹	2 ¹	1 ¹	-	-	3 ²
-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 ⁴	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ³	1 ¹	2	6 ⁴	-	-	-	1	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ¹	3 ¹	-	-	-	3 ¹	3 ¹
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	1	1	-	1	-	-	-	1	-	-	1	8 ¹	-	-	-	1 ¹	1 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ²	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	1
-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ³	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
1	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	-	-	1	-	1
-	-	-	-	-	1	-	2	2	-	1	1	7	2	-	1	1	4
-	-	1	-	-	-	1	1 ¹	-	-	-	-	3 ¹	-	-	-	-	-
-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	2 ¹	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	3 ²	-	-	-	-	-
23 ⁶	53 ¹⁵	53 ¹⁸	32 ¹¹	49 ¹⁵	28 ¹¹	21 ⁶	65 ²²	60 ¹⁶	63 ²¹	56 ²³	61 ²²	765 ²⁵⁴	55 ⁶	42 ¹⁰	43 ¹¹	56 ¹⁷	196 ⁴⁴

Fartøjets

Deltagelse i Kap. se

Navn	Y.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78
			10 ⁵	12 ⁴	10 ²	13 ²	11 ⁶	21 ⁸	19 ⁷	21 ⁶	23 ⁸	30 ⁹	16 ⁶	15 ⁵
Morten	3.2	Dæksbbad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Muriel	6.0	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nadejda	25.5	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ³	1 ¹	-
Naja I	22.0	do.	-	1 ¹	1 ¹	1 ¹	1	1 ¹	1	-	-	-	-	-
Naja II	29.4	do.	-	-	-	-	-	-	1	2 ²	-	4 ¹	1	1
Najaden	9.9	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1	-
Nana	2.4	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nap	3.3	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Narcis	4.2	do.	-	-	-	-	-	1 ¹	1	-	-	-	-	-
Nautilus	25.5	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Neptun	7.11	Dæksbaad	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Neptun	1.3	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Nicolaj	3.5	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Niels Juel	3.9	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
No-Name	7.2	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nordenskjöld	2.4	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Odd	5.8	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ole	6.2	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olga	2.7	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1 ¹	-	-	-
Olga	4.9	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olivetta	1.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otto	2.2	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1	1	-
Pax	1.7	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pernille	13.3	Dæksbaad	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Pet	2.4	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Peter	2.5	Aaben B.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pilen	4.4	do.	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pilen		do.	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Pilen	1.8	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
Pilen	1.6	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-

1) Se Stella.

12⁵ 16⁵ 11³ 16³ 12³ 23¹⁰ 24³ 25⁹ 27¹⁰ 44¹³ 20⁷ 16⁵

sejladserne i Aarene

i Handicap

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
23 ⁸	53 ¹⁵	53 ¹⁸	32 ¹¹	49 ¹⁵	28 ¹¹	21 ⁶	65 ²²	60 ¹⁶	63 ²¹	56 ²³	61 ²²	765 ²⁵⁴	55 ⁶	42 ¹⁰	43 ¹¹	56 ¹⁷	196 ⁴⁴
-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	1 ¹	1	2	3 ²	3	1	1	13 ³	3	3	1	-	7
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 ⁴	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 ⁴	-	-	-	-	-
-	2 ¹	1	1	2	-	-	-	-	-	1	1	17 ⁴	-	-	1	1	2
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
-	2 ²	1 ¹	-	2 ²	1	1	1	-	-	-	1 ¹	10 ⁶	-	-	-	1 ¹	1 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	1	1	-	-	3 ¹	2 ²	3	-	-	10 ³	2	1	-	-	3
-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	-	-	4	2 ²	1	-	-	3 ²
-	-	-	-	-	-	-	1	2	3 ¹	3 ³	2 ¹	11 ⁵	2	3	3 ²	2	10 ²
-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ²	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1 ¹	1	-	-	1	-	3 ¹	-	-	-	-	-
-	-	1	-	1	1	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
1 ¹	1	1 ¹	1 ¹	1	1	-	1	1 ¹	1	1 ¹	2 ¹	15 ⁷	1	-	1 ¹	2 ¹	4 ²
-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	1 ¹	2 ¹	2 ¹	-	7 ⁴	1	1	2 ¹	-	4 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	2	2	1	-	1	6	2	-	-	1 ¹	3 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-

25 ⁸	58 ¹⁸	59 ²⁰	35 ¹²	57 ¹⁷	32 ¹²	24 ⁷	79 ²⁴	73 ²²	77 ²³	66 ²⁸	69 ²⁵	900 ³⁰⁰	68 ⁸	51 ¹⁰	52 ¹⁵	63 ²⁰	234 ⁵³
-----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	-----------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	--------------------	-----------------	------------------	------------------	------------------	-------------------

Fartøjets			Deltagelse i Kap															se
Navn	Y.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78	79			
			12 ⁵	16 ⁵	11 ³	16 ³	12 ⁶	23 ¹⁰	24 ⁸	25 ⁹	27 ¹⁰	44 ¹³	20 ⁷	16 ⁵	25			
Pilen	2.4	Halvdksb	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Posidon	1.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-			
Prima	1.7	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Primrose	52.0	Yawl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Primus	3.4	Dæksbaad	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-			
Prøven		Aaben B.	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Puf	2.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Pyt	2.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	2	1	-	-			
Ragnhild	1.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Rap	1.2	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Rap	1.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Rigmor	1.3	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Rolf	2.5	Aaben B.	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-			
Rosine ¹⁾	3.0	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1 ¹	-	-			
Roska	1.5	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-			
Rover	13.0	Kutter	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Røskva	14.7	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	1	2	2	4 ¹	1	1	-			
Sakuntala	49.1	Yawl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Secunda	1.9	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Sif	1.9	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Sif	1.6	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Sigyn	7.0	Skonnert	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Skjold	3.6	Halvdksb.	-	-	-	-	-	1 ¹	1	2	1	1	-	-	-			
Smut	3.7	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-			
Snap	2.6	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-			
Sphinx	8.2	Dobbelt B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Sport	5.0	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Stella ²⁾	2.9	Yawl	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Stephanie	2.7	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Surge	18.6	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	1	-			

¹⁾ Hed i 1876 Alpha.

²⁾ Hed Nana i 1887. 12⁵ 18⁶ 12³ 17³ 13⁶ 26¹¹ 26⁸ 32¹⁰ 32¹¹ 56¹⁶ 23⁸ 18⁵ 2

sejladserne i Aarene:

i Handicap

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
25 ⁸	58 ¹⁸	59 ²⁰	35 ¹²	57 ¹⁷	32 ¹²	24 ⁷	79 ²⁴	73 ²²	77 ²³	66 ²⁸	69 ²⁵	900 ³⁰⁰	68 ⁸	51 ¹⁰	52 ¹⁵	63 ²⁰	234 ⁵³
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	-	-	1	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	-	-	2	-	2
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
-	1	1	-	1 ¹	1 ¹	-	-	-	-	-	-	4 ²	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1 ¹	-	1 ¹
-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	2 ¹	2	6 ²	2	-	2 ¹	2	6 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	1	-	-	2 ¹	1 ¹	1	-	-	2 ¹
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	4 ²	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
1 ¹	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14 ²	-	-	-	-	-
-	-	-	1 ¹	2 ²	1	1	2 ¹	1	-	-	1	9 ⁴	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	1	-	1	1 ¹	2 ¹	2	1	9 ²	1	2 ¹	2	1	6 ¹
1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	3 ¹	4 ²	1	-	-	3	4
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	4 ¹	-	-	-	-	-

28⁹ 64¹⁸ 60²⁰ 37¹³ 63²¹ 36¹³ 26⁷ 84²⁵ 79²⁶ 80²⁴ 76²⁹ 77²⁶ 995³²³ 73⁹ 54¹¹ 61¹⁷ 69²⁰ 257⁵⁷

Fartøjets			Deltagelse i Kap-sej															
Navn	Y.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78	79			
			12 ⁵	18 ⁶	12 ³	17 ³	13 ⁶	26 ¹¹	26 ⁸	32 ¹⁰	32 ¹¹	56 ¹⁶	23 ⁸	18 ⁵	28 ⁹			
Suss	8.5	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Svalen	10.2	Dæksbaad	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Svalen	1.5	Halvdksb.	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-			
Svalen	13.3	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4 ²	1 ¹	1 ¹	1 ¹			
Svanen ¹⁾	1.7	Aaben B.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-			
Svanen ²⁾	1.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-			
Svanen ³⁾	3.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ²	3 ³	1 ¹	1	1 ¹			
Svanen	10.0	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-			
Svava	2.9	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Svava	4.8	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Svip	3.9	Aaben B.	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Svip	2.3	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-			
Svip	1.5	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Søblomsten	6.1	Dæksbaad	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Tag-fat	12.1	Dæksbaad	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Tag-fat		Aaben B.	-	1 ¹	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Tenderen	13.4	Kutter	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-			
Ternan	5.5	do.	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-			
Ternen	2.2	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1			
Ternen	1.4	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1			
Thor	1.1	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-			
Thorshanen	15.3	Dæksbaad	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Thyra	4.8	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	2	1	2	1	-	-			
Tijuca	9.2	Kutter	-	-	-	-	1	1	1 ¹	2	2 ¹	4	1 ¹	-	-			
Tisselholt		Aaben B.	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Tjalfe	2.6	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-			
Tom	2.1	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
Top	4.1	Dæksbaad	-	-	-	-	1 ¹	1	1	1	2	3 ¹	1	-	-			
Tordenskjold	5.5	Aaben B.	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
			18 ⁵	22 ⁷	13 ³	17 ³	17 ⁷	32 ¹²	29 ⁹	38 ¹⁰	41 ¹⁴	73 ²²	31 ¹¹	20 ⁶	2			

¹⁾ Ejer: F. Røhr. ²⁾ Ejer: A. & O. Benzon. ³⁾ Ejer: A. & O. Benzon.

Sejladserne i Aarene:

i Handicap

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
28 ⁹	64 ¹⁸	60 ²⁰	37 ¹³	63 ²¹	36 ¹³	26 ⁷	84 ²⁵	79 ²⁶	80 ²⁴	76 ²⁹	77 ²⁶	995 ³²³	73 ²	54 ¹¹	61 ¹⁷	69 ²⁰	257 ⁵⁷
-	-	-	1	2 ¹	1	1 ¹	-	-	-	-	-	5 ²	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
1 ¹	2 ¹	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	11 ⁶	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
1 ¹	2	2 ¹	1	-	-	-	-	-	-	1	-	14 ⁸	-	-	-	-	-
-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-
-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	1 ¹	1	1	-	-	-	1	-	-	-	-	5 ¹	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	2	2	1	-	1	-	-	1 ¹	-	-	-	13 ¹	1	-	-	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12 ³	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	2 ¹	-	1	1	-	5 ¹	-	-	1	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 ²	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-

2¹¹ 72²⁰ 67²¹ 41¹³ 70²² 39¹³ 27⁸ 87²⁶ 80²⁷ 81²⁴ 78²⁹ 77²⁶ 1102³⁴⁹ 74² 54¹¹ 62¹⁷ 69²⁰ 259⁵⁷

Fartøjets				Deltagelse i Kaptej														
Navn	Y. T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82
			18 ⁵	22 ⁷	13 ³	17 ³	17 ⁷	32 ¹²	29 ⁹	38 ¹⁰	41 ¹⁴	73 ²²	31 ¹¹	20 ⁶	21 ¹			
Tryg	1.8	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-
Tuk	3.0	do.	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tumleren	30.0	Skonnert	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Urda	2.1	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Wahlia	5.9	Aaben B.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vala	20.1	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Valdemar	2.6	Aaben B.	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-
Varsko	7.0	Dæksbaad	-	1	1	1	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Viking	4.8	Lugger	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vikingen	2.8	Dæksbaad	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vildanden	6.0	Dæksbaad	1 ¹	-	-	-	-	-	1	-	1	-	1	-	1	-	1	-
Vilhelmine	4.2	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Violet	15.0	Skonnert	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vips	1.6	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vivat	6.8	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vivid	1.1	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yrsa	1.7	Halvdksb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Yrsa	3.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zampa	6.3	Aaben B. ell. Hlvdb.	1	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
Zephyr	4.6	Aaben B.	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zephyr	1.9	Aaben B.	-	-	-	-	1	1 ¹	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Ægir	1.0	Kano	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			22 ³	24 ⁷	14 ³	21 ³	21 ⁸	33 ¹³	30 ⁹	40 ¹¹	44 ¹⁵	73 ²²	32 ¹¹	20 ⁶	21 ¹			

Hertil kommer **fremmede** Fartøjer, der ej vare Medlemmer (se næste Side).

Prejladderne i Aarene:

i Handicap

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	Ialt	87	88	89	90	Ialt
2 ¹¹	72 ²⁰	67 ²¹	41 ¹³	70 ²²	39 ¹³	27 ⁸	87 ²⁶	80 ²⁷	81 ²⁴	78 ²⁹	77 ²⁶	1102 ³⁴⁹	74 ⁹	54 ¹¹	62 ¹⁷	69 ²⁰	259 ⁵⁷
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	1 ¹	1	1	1	-	-	-	-	-	-	4 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
1	-	-	-	1	1 ¹	-	-	-	-	-	-	7 ²	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	1	1 ¹	-	-	-	-	2 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	1	1 ¹	-	-	-	2 ¹	1 ¹	-	-	-	1 ¹
-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	2 ²	1	1 ¹	3 ³	-	-	-	-	7 ⁶	-	-	-	-	-
-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-
1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
4 ¹¹	74 ²⁰	68 ²²	42 ¹³	76 ²⁴	44 ¹⁴	29 ⁹	94 ³⁰	81 ²⁸	81 ²⁴	78 ²⁹	77 ²⁶	1152 ³⁶⁴	75 ¹⁰	54 ¹¹	62 ¹⁷	69 ²⁰	260 ⁵⁸

Fartøjets			Deltagelse i Kap-														
Navn	V.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78	79		
I 1867			22 ⁶	24 ⁷	14 ³	21 ³	21 ⁸	33 ¹³	30 ⁹	40 ¹¹	44 ¹⁵	73 ²²	32 ¹¹	20 ⁶	41 ¹		
Mathilde	23.0	Kutter	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Alma		do.	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
4 smaa Baade			-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
I 1869																	
Niagara	4.6	Halvdksb.	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1 Baad u. Navn ¹⁾			-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
I 1872																	
Lyn	20.0	Kutter	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Sigrid	20.0	do.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Petrellen	12.4	Dæksbaad	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-	-		
Stormfuglen	14.8	Dæksbaad	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Maggy	13.5	Kutter	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Louise	12.4	Dæksbaad	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Fritz	15.0	Kutter	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
John	5.7	Dæksbaad	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
Minnie	4.5	Halvdksb.	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-		
I 1873																	
Hebrides	30.0	Skonnert	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-	-		
I 1877																	
1 Orlogsbarkas			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-		
I 1880																	
Leif	4.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Blenda	39.5	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Tisbe	4.5	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
I 1884																	
Dagmar	38.0	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Løven	6.9	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

¹⁾ Bygget af Rohmann og Barfoed, Helsingør. 22⁶ 30⁹ 14³ 23³ 21⁸ 42¹⁴ 31¹⁰ 40¹¹ 44¹⁵ 73²² 33¹¹ 20⁶

i Handicap

[illegible]

Fartøjets

Deltagelse i Kap

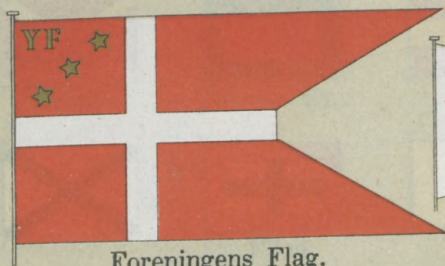
Navn	Y.T.	Art	66	67	68	69	71	72	73	74	75	76	77	78
I 1887			22 ⁶	30 ⁹	14 ³	23 ³	21 ⁸	42 ¹⁴	31 ¹⁰	40 ¹¹	44 ¹⁵	73 ²²	33 ¹¹	20 ⁶
Signe	5.7	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cassy		Kajak	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2 Marinejoller			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I 1888														
Terje Viken	34.6	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Embla	20.0	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mariel	7.3	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Garm	6.3	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gertrud	4.1	Dæksbaad	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I 1889														
Embla	20.0	Kutter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Stanley		do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Marie		Halvdkb.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			22 ⁶	30 ⁹	14 ³	23 ³	21 ⁸	42 ¹⁴	31 ¹⁰	40 ¹¹	44 ¹⁵	73 ²²	33 ¹¹	20 ⁶

sejladserne i Aarene:

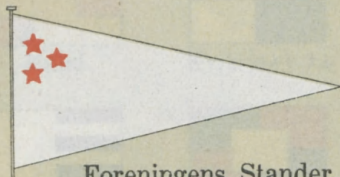
i Handicap

79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	lalt	87	88	89	90	Ialt
34 ¹¹	77 ²³	68 ²²	42 ¹³	76 ²⁴	46 ¹⁴	29 ⁹	94 ³⁰	81 ²⁸	81 ²⁴	78 ²⁹	77 ²⁶	1176 ³⁷¹	75 ¹⁰	54 ¹¹	62 ¹⁷	69 ²⁰	260 ⁵⁸
-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ²	-	-	1 ²	-	1	-	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	1 ¹	-	1	-	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	1	-	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 ¹	-	-	1 ¹	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	1
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-
34 ¹¹	77 ²³	68 ²²	42 ¹³	76 ²⁴	46 ¹⁴	29 ⁹	94 ³⁰	85 ²⁸	86 ²⁸	81 ²⁹	77 ²⁶	1188 ³⁷⁵	75 ¹⁰	58 ¹¹	63 ¹⁷	69 ²⁰	265 ⁵⁸

Dansk Forening for Lystsejlad.

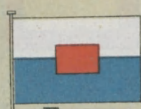
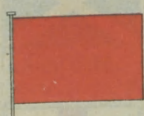


Foreningens Flag.

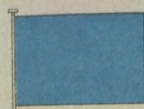
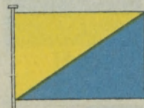
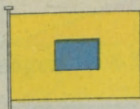


Foreningens Stander.

Kjendingsflag.



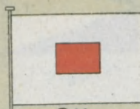
Emma.



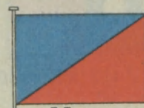
Elektra.



Nautilus.



Otto.



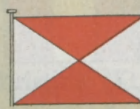
Mary.



Vala.



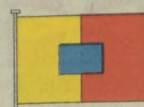
Naja II.



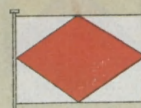
Christine (Dbd.).



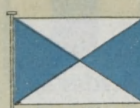
Tumleren.



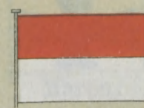
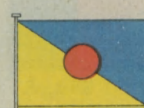
Bob.



Secunda.



Bygdin.



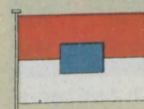
Emilie (1-8 Y. T.).



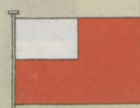
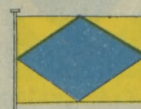
Anna (1-9 Y. T.).



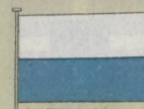
Sigyn.



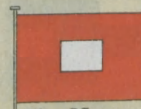
Karen.



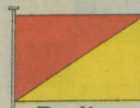
Suss.



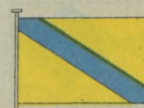
Thyra.



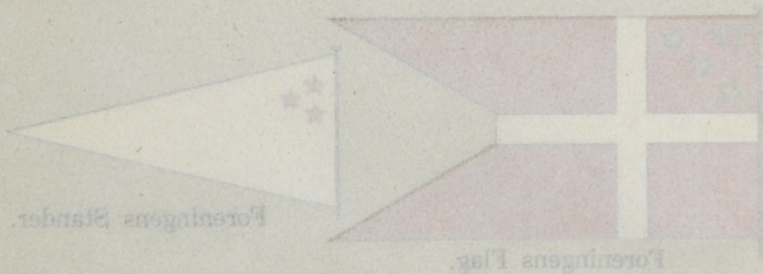
No Name.



Darling.



Dansk Forening for Lystsejladet



Kjendingsflag.





Iris.



Toke (3.7 Y. T.).



Maud.



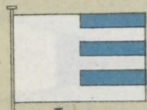
Kvik (1.7 Y. T.).



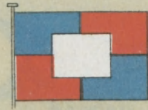
Pilen.



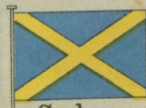
Juno.



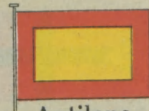
Maagen (5.5 Y. T.).



Pet.



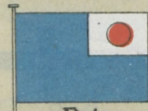
Gudrun.



Antilope.



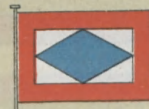
Aja.



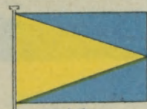
Johanne (7.2 Y. T.).



Kraka.



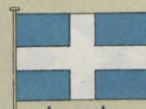
Kirstine.



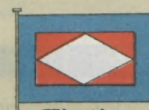
Christine (Kt.).



Agnes (1.9 Y. T.).



Agnete.



Helga.



Kvabs.



Eurybia.



Ellen Meta.



Maren.



Attila.



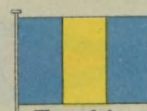
Ternen.



Anne (1.5 Y. T.).



Ingeborg (3.9 Y. T.).



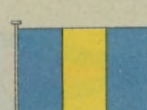
Ragnhild.



Prima.



Fiona.



Elf.

