

Klassisk **TRÆBÅD** Nr 156 Efterår 23

- ★ Juniorbåd også for seniorer
- ★ Stævne og kapsejlds
- ★ Nordiska Båtar, bogværk del 2
- ★ Annoncen og billetmærket...

Jørgens elektriske bud på
fremtidens træbåd





Nr 156, efterår 2023

Udgivet af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer, 4 gange om året.

Redaktion og annoncer

Preben Rather
bladet@defaele.dk
2175 2070

Tryk

Step, Svendborg

Annoncepriser

Medlem: Gratis for 1/2 side med foto og tekst. Værdi: 1.200,- kr. Bringes i to numre.

Ellers samme priser for alle:

1/2 side 600,- kr

1/1 side 1.200,- kr

Forhandlerannoncer:

Kontakt redaktionen.

Hjemmeside

www.defaele.dk. Annonce på hjemmeside gratis i 6 måneder, når der annonceres i bladet.

Næste nummer

Deadline 6. november 2023.

Medlemsoplysninger

Husk at du kan se og ændre dine medlemsoplysninger på hjemmesiden. Er du flyttet, har du fået ny e-mailadresse eller har du solgt eller købt et fartøj? Hop ind på hjemmesiden og del dine ændringer med os.

Bestyrelsen og kontakt

Simon Bordal Hansen

Formand

Bygaden 72

4305 Orø

2298 1674

formanden@defaele.dk

Ole Olsen

Næstformand

Egelundsvej 4

3630 Jægerspris

2087 2400

strixole@outlook.dk

Dorthe Christensen

Kasserer, sekretariat

Phillip de Langes Alle 7A

1435 København K

2010 7141

dorthe.erik@hotmail.dk

Jørgen Hedidemann

Skovbakken 22, Skt. Klemens

5260 Odense

4098 0402

Jhe.hjem@webspeed.dk

Preben Rather Sørensen

Redaktør

Ladby Longvej 29

4700 Næstved

2175 2070

bladet@defaele.dk

Thorbjørn Joest Andersen

Suppleant

Peter Hansen

Suppleant

Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved

Dorthe Christensen.

2010 7141

medlem@defaele.dk

Lokale initiativer

Ø-Havet, Sydfyn

Carl Mangor

5058 1055

c.mangor@gmail.com

Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe

4088 1900

traesejlere@gmail.com

www.traesejlere.dk

Fjordsejlerne - Isefjord

Simon Bordal Hansen

2298 1674

post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen

2049 3774

birger-bp@webspeed.dk

Træskibsforeningen i Århus

Torben Moeslund Andersen

2087 7936

torben@thorsvej9.dk

www.skibslaug.dk

Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

Asger Brodersen

6160 1479

asgerbrodersen50@gmail.com

Hal 16, Helsingør

Facebook: Hal 16 maritimt værksted i

Helsingør, www.mfs.dk/hal16/

Indhold

<i>Registreringsbeviser i fire trin</i>	4
<i>Fremtidsbåd med el og mahogni</i>	6
<i>Nordiska Båtar, del 2</i>	10
<i>Billet mrk. 474</i>	18
<i>En juniorbåd er skam også for seniorer</i>	22
<i>Træbådsmiljø i Præstø</i>	26
<i>Efterskrift til Farvandsafmærkning</i>	30
<i>Kampen om Ellen Marsvins Kaffekande</i>	32
<i>DM for træbåd 2023</i>	34
<i>Sommerstævne ved Kronborg</i>	42
<i>Bådvurdering ved sommerstævnet</i>	46
<i>Smånyt, annoncer og kalender</i>	48
<i>Krydsord</i>	55

Billedet på forsiden: Bådebygger Jørgen Jensen fra København og hans sprit nye båd. Et byggeri i massiv mahogni med avanceret teknologi ombord: Elmotorer og brændselsceller.

Registreringsbevis i fire trin

Af Preben Rather Sørensen

På næste side kan du se, alle de fartøjer som indtil dato har modtaget et registreringsbevis. Efter introduktionen er interessen faldet en smule, men tøv ikke! Det er både nemt og smidigt at komme i gang. Her viser vi fire trin, der får aktivret et flot og brugbart registreringsbevis på dit fartøj.

- 1 Tjek dine oplysninger på fartøjsregisteret (defaele.dk/fartoejsregister). Skal der rettes noget, kan du gøre det selv eller sende en mail til register@defaele.dk
- 2 Når dine oplysninger er i orden, opretter du en forespørgsel om registreringsbevis. Det finder du lige ved siden af fartøjsregisteret.
- 3 Vi modtager din forespørgsel og tjekker oplysningerne. Har vi spørgsmål til dit fartøj, kontakter vi dig.
- 4 Når alle oplysninger er på plads og verificeret af vores lille hold af eksperter, bliver dit registreringsbevis sendt til dig sammen med en opkrævning på 50 DKK.

Registreringsbeviset trykkes på særligt godt papir og sendes i en hård A4-kuvert. Beviset tilhører ejeren af fartøjet og hvis fartøjet skifter ejer, skal beviset fornyes. Det sker lige så nemt – skriv til os på register@defaele.dk og vi kvitterer hurtigt med et nyt bevis.

Den foreløbig liste af fartøjer, som har fået registreringsbeviser.



Bevis til Tat

Tat var et af de første fartøjer, der fik et registreringsbevis. Tat er en Georg Berg spidsgatter fra 1925. Oprindeligt gaffelrigget men fik bermudarig i 1933. Fik Harpun-loggen 2007. Ejet af Finn Wiberg- Jørgensen siden 1966.

Fartøj nr	Fartøj	Dato for bevis	Klasse	Udstedt til
257	Ventus	27.04.2023	Øresundskrydser	Peter Blumensaadt
258	Tat	27.04.2023	Spidsgatter	Finn Wiberg-Jørgensen
274	Karen	27.04.2023	26 m2 Klasespidsgatter	Søren Voigt
280	Rinda	27.04.2023	45 m2 Klasespidsgatter	Jørgen Boots
294	Thalatta	01.12.2022	Vampire 24	Lars Rønsholt
451	Pepita	01.12.2022	55 m2 Spidsgatter	Peter Hansen
516	Anja	01.12.2022	45 m2 Spidsgatter	Kaare Sørensen
657	Jason	27.04.2023	Spidsgatter	Henrik Johansson Petersen
690	Nina Swell	01.12.2022	Swell	Hans Bach
846	Abelone 3	01.12.2022	Koster	Folmer Teilmann
865	Scherzo	01.12.2022	Nordisk Folkebåd	Jørgen og Signe Heidemann
1007	Ellida	01.12.2022	Kragejolle	Peter Folke Olsen
1044	Sølve	01.12.2022	Kutter	Ole og Karin Toft Jacobsen
1082	Strix	08.02.2023	Ketch	Ole Ingvor Olsen
1086	Frigg	01.12.2022	Kystkrydser	Carl Mangor
1090	Malusi	27.04.2023	Sejlsnekke	Birger Bredkjær Pedersen
1114	Gl. Sussi	01.12.2022	Motorbåd	Marian Aagesen
1122	Out Skerries	01.09.2023	Hillyard 12 ton	Mette & Søren Andersen
1131	Anna Lisa	08.02.2023	Kystkrydser	Lars Vestergaard Christiansen
1172	Gi - Gi	01.12.2022	30 m2 Sisu Spidsgatter	Jesper R. Knudsen
1215	Undine	01.12.2022	55 m2 Klasespidsgatter	Ebbe Andersen
1269	Micka	01.12.2022	Snekke	Lone Schrøder Weiland
1279	Mayflower	01.12.2022	Skærgårdskrydser	Hans Henrik Honnens de Lichtenberg
1280	S/Y Juli	01.12.2022	NC-kryssare	Benny Andersen
1287	Alotola	27.04.2023	Kystkrydser	Bådfællesskab v/Claus Bech-Nielsen

Fremtidsbåd med el og mahogni

Af Simon Bordal Hansen, tekst og foto

Jeg stod på flydebroen i Helsingørs gamle havn, der hvor værftets nybygninger en gang blev søsat. Kiggede efter en lille båd, der skulle løbe ind her. Den er også en nybygning, men en træbåd. Og én, hvor bådebyggeren og konstruktøren vil mere end bare at være up to date. De vil lave en løsning for fremtiden.

Og så helt lydløst kommer den nærmere. En motorbåd? Der er i hvert fald ingen mast. Men radikal i designet!

Båden laver et par cirkelslag derude i havnebassinet, og overrasker igen. For den er helt åben agter, præcis som moderne kapsejlsbåde. Måske en slags badebåd?

Siderne er høje og står næsten lodret op, omtrent som på en smuk terrasse. Udfordrer øjet, det er ikke sådan en træbåd plejer at se ud. Midt i den sidder skipperen og skuer ud over vandet.

Og som den kommer tættere på, er det tydeligt, at bordlægningen er mahogniplanker og ikke finér, smukt lakerede. Hm, hvad har vi mon her?

Et dansk-norsk pionérprojekt i massiv mahogni

Båden begyndte som en idé hos bådebygger Jørgen Jensen. Hvordan kunne en lille eldrevet dagsejler til havnerundfart, badeture og et par timer med fiskestangen se ud i en kombination af moderne design,

traditionelt håndværk og den mest avancerede elmotorløsning med betydelig længere rækkevidde, end vi ellers er vant til?

Sådan en båd begyndte Jørgen at tegne på. Og undervejs kom den norske konstruktør og 12-meter sejler, Uls Røgeberg, med ombord. Ulf er af nogle også kendt som konstruktør på Elvstrøm og Kjærulfs sejlbåde, og er i dag med i Skovshoved Yachtværft. Efterhånden som projektet tog form, fik de to selskab af marineelektriker Benjamin Götke og Lars Nordbjærg, der er ejer af Nordbjærg Bådeværft i Skovshoved.

”Vi kom frem til en båd, hvor jeg også vil udfordre træet”, fortæller Jørgen Jensen. Han peger på bordlægningen og de smalle men brede spanter. ”Som du kan se, er bordlægning og spanter begge af mahogni. Og faktisk er hele båden bygget af 20mm mahogniplanker, som du kan købe som en standardvare”.

Motorene styrer det hele, dyr teknologi

Bådens to elmotorer er også bådens styretøj. Så der er ikke noget ror. Og hele den tekniske installation er placeret under dørken.

De to 6 kW Torquedo elmotorer drives af en 20 kW batteribank, og systemet har en 5 kW brændselscelle, der laver methanol om til strøm. Og det skulle i princippet holde elmotorerne i gang lige så længe, der er



*Det lille fartøj lægger til i Helsingør Havn.
Forstævnens linjer får os måske
til at tænke på Utzons både.*

methanol i brændselscellen. For nylig prøvesejlede Götke og Nordbjærg båden Sjælland rundt. Så elmotoren, der kan bruges også til de lange stræk, kan altså købes på markedet. Men det er stadig en ganske dyr teknologi. En installation som i Jørgens fremtidsbåd løber op i par hundrede tusinde kroner.

Grønnere ja, men hvor grøn?

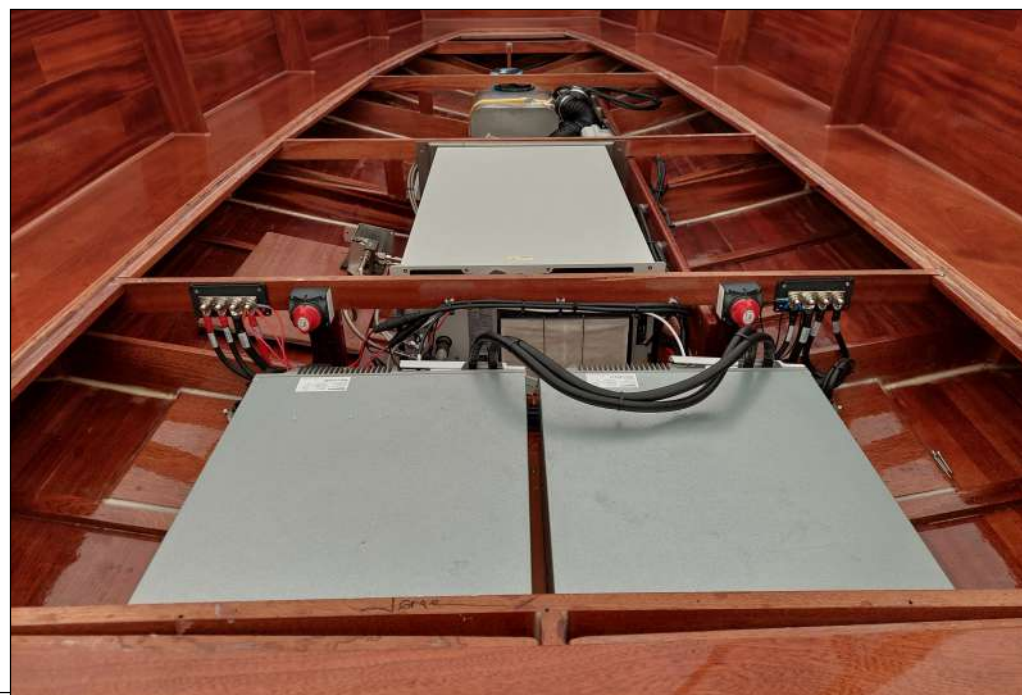
Men er en elmotor der drives af flydende brændstof en grøn løsning? Biomethanol er fremstillet af bioaffald, bl.a. rester fra træproduktion. Umiddelbart kan biomethanol opfattes som CO₂ neutral, fordi kulstoffet i brændstoffet kommer fra biomasse, og når det frigives ved forbrændingen, indgår det i et kredsløb, hvor kulstoffet optages i nye planter, der bliver til ny biomasse, der så igen bliver til biobrændstof. Men det er meget vanskeligt at finde et samlet regnestykke, der viser, hvor grønne biobrændstofferne reelt er.



Klædning og spanter bygget af 20 mm mahogniplanker.

Til gengæld er det sikkert, at brændselscellen har en langt mere effektiv forbrænding, end den der er i benzin- eller dieselmotoren. Altså bruger den markant mindre brændstof end de traditionelle forbrændingsmotorer for at lave det samme arbejde. Derfor er alene det at bruge brændselsceller mindre forurenende.

Men hele markedet omkring brændselsceller er i hastig udvik-



ling. F.eks. er en dansk virksomhed på vej med en løsning, hvor der slet ikke er udslip af CO2 fra brændselscellen.

Teamet bag fremtidsbåden er helt klar over, at de er pionerer og bevæger sig helt ude på forkanten af markedets løsninger. Alligevel har de skabt et fartøj, der er lavet af noget nær hyldevarer, og som tilbyder en motorbåd med markant mindre forurening, end den vi har kendt, siden motorbåden blev opfundet. Og som er omtrent lydløs.

Biomethanolen skal jo med ombord på de lange ture, præcis som et par dunke med ekstra diesel eller benzin til de traditionelle motorer. Men biomethanol er ikke eksplosivt brandfarlig som benzin. I forhold til brandfarlighed minder den mere om diesel, fortæller Lars Nordbjærg.

”Vi har de senere år installeret mange elmotorer, også i træbåde bl.a. i Runa. Jeg er overbevist om, at brændselscellerne er fremtiden for de marine elmotorer. De kan løse problemet med batteriernes begrænsede rækkevidde”, siger Lars Nordbjærg.

Elmotor i træbåde er der mange erfaringer med. Fra de første for mere end 100 år siden, hvor store blybatterier drev gammeldags elmotorer, til dem, man kan gå ned og købe i bådbutikken i dag baseret på moderne batteri- og motorteknik. De sidste årtier har mange bådejere eksperimenteret med at bruge dele fra skrottede elektriske golfbiler, gaffeltrucks og sågar Ellerter. Men i dag er der et reelt marked, hvor man

kan købe færdige elløsninger til store og små træbåde. Generelt er de stadig en del dyrere end de traditionelle motorer, og rækkevidden er forholdsvis begrænset. Altså lige bortset fra elmotor drevet af brændselscelle.

I de kommende numre af bladet ser vi nærmere på elmotorer til træbåde. Har du er erfaringer så kontakt redaktionen.



En rundtur i havnen med fødderne i vandet...

De Danske Lystfartøjers udvikling gennem 70 Aar

Af Hans Boesgaard, 1939. Del 2.

Den danske Lystsejler-Flaade frembød da i Tiden omkring Aarhundrede-Skiftet et meget broget Skue, og der var ved Kapsejladserne nok at gøre for Tidsdommerne med Beregning af Respit og Handicap. Kragejollerne var nu ved at forsvinde fra Kapsejladsbannerne, og Sprydsejlet var helt fortrængt af Gaffel-sejlet, lidset til Bom. Hist og her begyndte sliding-gunter Riggeren at vise sig, f. Eks. paa flere af de Weberske Baade, som Overgang til senere Tidens Bermuda-Rig. En Form for Spidstakling, med Pinde gennem Sejlet i hele dets Bredde, anordnet af Ingeniør Vogt, forsøgtes paa Baadene Albatrossen og Vedet og blev endog prøvet paa Fiskeriinspektionsskibet Hauch som Støtte for Drivskruen, dog uden overbevisende Resultat.

Sværmen af Baade af den danske Gloriana-Type, Bulbøls-Fartøjer m.m., viste sig enkelte Sænkekølsbaade, saasom Benzon-Konstruktionen Enten- eller, en helt flad Baad med smalt, bøjeligt Staalsværd (dagger centerboard), der var over-ordentlig hurtig,

og Frida, ligeledes tegnet af Alfr. Benzon (bygget af Jacobsen, Hellerup, som Bortlodningsbaad til Øresunds Sejlforening). Ogsaa Ballast-Sværdet forsøgtes, f. Eks. i Weber's Bianca (senere »Vixen« ændret til fast Træ-Finne), Ketty (Poulsen, Svendborg) og flere andre. Sænkekølen vandt dog aldrig rigtigt Indpas i Danmark, undtagen i Smaabaade til Brug i grundt Farvand. Enkelte større Lystfartøjer fra lidt tidligere Tid – som nu og da gav Møde paa Kapsejladsbannerne – forekom ogsaa, saaledes de store, spidsgattede, kutter-riggede Lautrup-Bygninger Dryaden paa c:a 14 Register-Tons – senere efterfulgt af flere af samme Kategori, af forskellig Størrelse. Ogsaa af (22,6 Y. T.) og Ellen Meta (24,7 Y. T.), Carmen (senere Vesta) og nogle faa af samme Type byggedes, saasom Viking (13,6 S. T.) fra Nielsen, Skovshoved, og hertil sluttede sig nogle af de udrangerede Toldkrydsere, rundgattede Fartøjer med Paketrigning den nyere Type, med Skeboug og kort Køl, tilkom nu en Del større Fartøjer.



Til venstre: Verana, tegnet af Ejeren, Kammerjunker A. V. Lindholm, vandt Kattegats-Pokalen i Norge i 1903. En harmonisk Baad.

Til højre: Paradox, tegnet af Alfred Benzon, vandt Kattegats-Pokalen i 1904 og Øresunds-Pokalen i 1905 og 1906.

I sidste nummer af Klassisk Træbåd, nr. 155, bragte vi første del af artikelserien om lystbådenes barndom, Artiklerne blev første gang udgivet i 'Nordiska Båtar Del I & II', udgivet af Lindfors Bokförlag i 1939-40. Vi fortsætter artikelserien med den følgende, der viser, hvor innovative og eksperimenterende, konstruktørerne var. Traditionerne blev presset af nytænkning.

Redaktion: Preben Rather Sørensen

Entype-Baadene

Var Billedet saaledes broget og blandet, viste der sig dog paa et Punkt Ensartethed og System, idet lige før 1800-Aarenes Udgang Entype-Baadene slog igennem med de af Alfred Benzon tegnede Ællinger. Baade, ens i Form og Størrelse, havde man før haft i Danmark, saaledes de to Sinding-Baade Axel og Aage, Københavns Amatør-Sejlkлубs Øvelsesbaade, men nogen egentlig Entype- Klasse havde man ikke. Nu begyndte man at erkende de mange – sportslige og andre – Fortrin, Entype-Baadene (med den træffende engelske Betegnelse one design boats) frembyder: De kan bygges billigere – i Grupper – og idet det her er Sejlerens Evner og ikke Baadens Fortrinlighed, der hjembringer

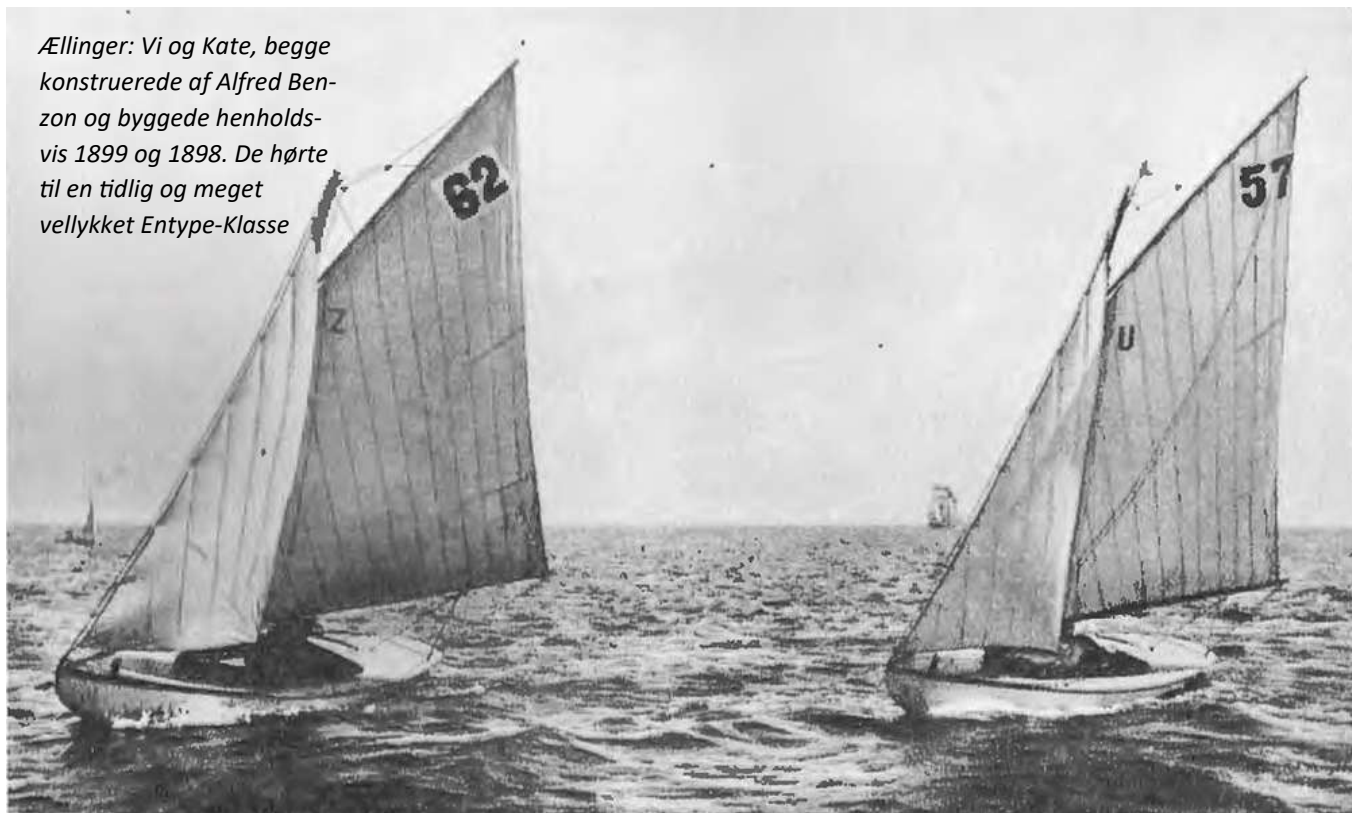
Sejren (den enkelte Baad har jo her intet »Fortrin«), tjener Entype-Sejladsen til at udvikle Sejlerens Dygtighed og fremmer dermed Sporten.

Som det første i Danmark foretagne Forsøg med Entype-Baade byggedes i 1898 og nærmest følgende Aar 12 Baade med en Vandlinje-Længde af 16 Fod og et Sejlareal paa 240 Kvadratfod for en Anskaffelses-Sum af kun godt 900 Kr. pr Stk. Disse Baade, Ællingerne, der byggedes hos Nielsen, Skovshoved, efter en Tegning, som maaske er den smukkeste, der er udgaaet fra Alfred Benzons Haand, holdt sig for fleres Vedkommende gennem næsten en Menne-skealder i fuldt brugelig Stand, endda de ingenlunde blev skaanede. Et Par Aar efter oprettedes endnu en

Enten-Eller, meget flad Sænkekølsbaad med smalt bøjeligt Staalsværd ("dagger board"), konstrueret af Alfred Benzon og bygget 1897, var en af Skandinaviens mest berømte Baade paa den Tid med "Danmarks Valde" som Rorsmand. Baaden sejlede bl. a. om Oscar II's Jubileumspokal i Sandhamn 1897 og solgtes senere til Sverige.



Ællinger: Vi og Kate, begge konstruerede af Alfred Benzon og byggede henholdsvis 1899 og 1898. De hørte til en tidlig og meget vellykket Entype-Klasse



Entype-Klasse, af lidt større Baade (V. L. 20 Fod, Sejl-areal 400 Kvadratfod), forsynede med Kahyt, og disse Baade, Ternerne – med samme Konstruktør og samme Bygmester som Ællingerne – er ligeledes endnu i god Form, særdeles anvendelige som Turbaade i lukket Farvand. Med det samme kan her nævnes, at en senere, i 1912, oprettet Entype-Klasse, Maagerne (V. L. 5,60 m, Sejlareal 38,5 Kvadratmeter, altsaa i Størrelse mellem Ællinger og Terner), ligeledes tegnede af Alfred Benzon, men byggede paa forskellige Værfter (og differerende indbyrdes lidt i Indretning, senere ogsaa i Henseen-

de til Rig), endnu udgør en levedygtig og virksom Klasse (oprindelig paa 25 Stkr.). Endvidere kan nævnes Havliterne (V. L. 5 m, Sejlareal 31 kvm) tegnede paa Opfordring af Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлуб af Kammerjunker A. v. Lindholm, riggede først med Lugger-Sejl, senere med Bermuda-Sejl. I mange Aar afgav disse Baade et godt Øvelses- og Kapsejladsmateriel for K. A. S. Medlemmer, indtil de afløstes af Baade af Drage-Typen, hvorefter senere.

Maalereglerne

Imidlertid havde en rationel Løsning af Maaleregel-Problemet mere og mere trængt sig paa, ogsaa fordi Sejlsporten i stedse stigende Grad blev international. Her skal kun gives en sammentrængt Oversigt over dette Spørgsmaals Udvikling og Løsning i Danmark. Indtil 1872 havde man benyttet Drægtigheds-Maal, derefter et Deplacements-Maal (Maaleenhed: Yachtton, Y. T.), der ændret et Par Gange bibeholdtes til 1893, da den første Københavns-Konference fandt Sted og førte til en af Alfred Benzon foreslaaet Maaleregel, hvori Sejlarealet for første Gang indgik. (Maal enhed: Sejlton, S. T.). Paa en anden Konference i København, i 1898, vedtoges af danske, norske, svenske og tyske Delegerede to Formler, en for Krydsere og en for Racere (Maaleenhed: Sejllængde, S. L.). Af nye Elementer mødte man her d – »det geniale lille d« – Forskellen mellem Retgird og Spantgird – samt *F* : Fri-bordshøjden. En tredje Københavns-Konference, i 1903, vedtog at bibeholde Maalereglen for Krydsere, indtil den gældende engelske Maaleregel udløb i 1907. I Fortsættelse af Konferencerne i København afholdtes endelig – med Udarbejdelse og Vedtagelse af en international Maaleregel for Øje – i 1906 i London en Konference, og her danndes da International Yacht Racing Union og vedtoges den første internationale Maaleregel, Metermaalet.

Nogle Pokal-Baade

I disse Forventningens Aar havde den danske Sejlsport og Bygning af Lystfartøjer dog ingenlunde ligget i Dvalse, og Vidnesbyrd herom foreligger bl. a. i Udsættelsen af store Pokaler, saaledes den københavnske Industrieforenings Præmie, udsat i 1903 til Fremme af dansk Skibsbygningskunst, og Øresunds- Pokalen, indstiftet



Ellen II, Bulbkøls-Baad, konstrueret af Sophus Weber og bygget 1899. Denne Baad solgtes senere til Baron Fr. Blixen-Finecke, Näsbyholm, og senere til Greve Clarence von Rosen i Stockholm og var en af Datidens sejrrigste Baade.



Fox, 8 m R-baad, konstrueret af Alfred Benzon, bygget 1908. Billedet fra Kapsejladserne den 5. Juni 1909 om Industriforeningens Præmie. En Søsterbaad til denne var Fix, som dog kun sjældent optraadte på Kapsejladserne.

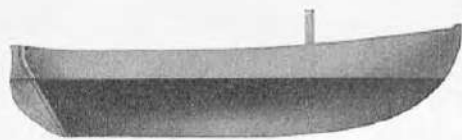
af Alfred Benzon i 1904. Fra norsk Side udsattes samtidig Kattegats-Pokalen. I Kampene om disse Pokaler optraadte fra dansk Side et Par Fartøjer, hvis Navne fortjener at blive staaende i dansk Sejlsports Historie, ogsaa fordi de var karakteristiske for deres respektive Konstruktører. Det var Paradox (8,95 S. L.), tegnet af Alfred Benzon, bygget af Jacob Svendsen, Refshaleøen, i 1904, og Verana (9,00 S. L.), tegnet af Ejeren, Kammerjunker A. V. Lindholm, bygget af Brdr. Svendsen i 1903. Paradox, der vandt Øresunds-Pokalen i 1905 og 1906 og Kattegats-Pokalen i 1904, var et kraftigt Fartøj med fyldige Overhang, bred, flad Hæk og

stort Sejlareal .- en noget »brutal« men hurtig Baad. Verana var mere »sluttet« og harmonisk, med kortere Overhang og mere indknebet Middelspant. Den vandt Kattegats-Pokalen i Norge i 1903. Navnlig Kampene om Kattegats-Pokalen i Øresund i 1904 og 1905 vakte megen Opmærksomhed og bidrog utvivlsomt til at skabe Interesse for Sejl-sporten i videre Kredse.

R-Baadene debuterer

Da Meter-Maalet (det internationale R-Maal} med dertil knyttet Inddeling i Klasser var ved-

*Halvmodeller af nogle
kendte danske Baade
fra Aarene 1889-1926*



Juno, 1889.



Elling, 1898.



Mabel, 1892.



Gulnarc, 1899.



Ellen, 1896.



Fox, 1908.



Enten-Eller, 1897.



Rita IV, 1926.

taget i 1906, gik danske Seilsportsmænd og Yachtværfter naturligvis i Gang med Bygning af Fartøjer til Maalereglen, og af dansk konstruerede og dansk-byggede R-Baade ser vi i de første Aar saaledes i 1907 tre 7-Metere hvoriblandt Star, tegnet af Alfred Benzons, der var en af Reglens Fædre, og det følgende Aar en Række 6-Metere tegnet af Kammerjunker A. v. Lindholm. Alle disse var kønne velsejlende Baade, der bar Vidne om deres Konstruktørers Smag og udprægede Sans for det sømandsmæssige, men de var meget langt fra senere Tidens Udnyttelse af Maalereglen. Endnu en 6-Meter byggedes i 1908 – Kimono – tegnet af Werner Hansen, der her for første Gang træder frem som Konstruktør.

Baaden var til Bagermester Valdemar Nielsen, hvis Navn skulde blive knyttet til en lang Række internationale Pokal-Kampe, først og fremmest om Entonner-Pokalen i Kiel. To kønne og velsejlende 8-Meters Søsterbaade, Fix og Fox, tegnede af Reglens Skaber, Alfred Benzons, kom til at afgive et iøjnefaldende Vidnesbyrd om, hvorledes R-Reglen i Længden *ikke* vilde komme til at indvirke paa Fartøjstypen. De fremtidige Baade blev baade længere og i det Hele større, samt dyrere.

I de følgende Aar indtræder vel nok en Slappelse i Yachtbygningen, men Udviklingen gik alligevel sin raske Gang. Med 8-Meteren Unda i 1914, tegnet af Werner Hansen, og dens samtidige er vi allerede langt borte fra de første Konstruktioner til R-Reglen, og det maatte erkendes, at Kappelstriden mellem Lande og Konstruktører havde blottet Reglens Svagheder, for saa vidt man havde tilsigtet ved den at skabe moderate, rummelige Fartøjer til en nogenlunde rimelig Byg-

gepris. Det havde vist sig, at Beskatningen af »d« (Forskellen mellem Retgird og Spantgird) var for haard og Beskatningen af Sejlarealet for let, og at Byggeprisen blev forholdsvis høj paa Grund af det meget Præcisions-Arbejde, der fordredes, og *det* udsøgte Materiale, der maatte anvendes.

Medens de Lærde var uenige om Skroget og dets Maaling, begyndte Spidstaklingen, Bermuda-Riggen, at gøre sig gældende og slog inden mange Aar Gaffelsejlet helt af Marken.

*I næste nummer af Klassisk Træbåd fortsætter vi ud-
dragene fra Nordiska Båtar.*

Billet mrk. 474

Alternativet til den traditionelt byggede træbåd var længe undervejs. Men da det slog igennem, gik det stærkt. Det kan læses ud af fortidens annoncer for brugte både.

Af Carl Mangor

Der var en del både til salg i Sejl & Motors julinummer i 1964. Mere præcist 87 kølbåde, 24 motorbåde og 16 joller. Priserne varierede fra 475 kr. for en Optimistjolle (uden sejl) og til 120.000 kr. for en 4 år gammel mahogni-yawl. Annoncerne bragte nyttige informationer om såvel størrelsesforhold, stand og eventuelle afdragsordninger. Afslutningsvis var der angivet et telefonnummer til sælger eller dennes repræsentant. Så var der lige en enkelt annonce, der på flere måder skilte sig ud. Teksten var yderst beskeden. Bare 5 ord og et enkelt tal. Sælgeren optrådte ikke med telefonnummer – og så var det den første annonce, for et

private salg (dvs. ikke forhandler) af en glasfiberkølbåd i Danmark:

"Shark Cruiser sælges. Billet mrk. 474" lød det i al sin korthed.

Alene navnet, "Shark Cruiser" lover en del, og det var da også imponerende, hvad der kunne disket op med på i et fartøj, der var 20 cm kortere end en Juniorbåd: dobbeltkøje med liggelængde på 2 meter, selvlænsende cockpit med plads til 4, kabys, toilet, isboks.

Det hele handlede om lim

Alternativet til den bordlagte båd var i første omgang krydsfineren. Det var ikke et nyt materiale i 1950. Siden starten af århundredet havde den været kendt og fik en afgørende betydning for udviklingen af de første fly. Søværts aktiviteter måtte man holde igen. Der fandtes ikke lim, der kunne modstå vandet. Inden udgangen af 1940'erne var også dette problem overvundet, og flere konstruktører gik i gang med udnyttelsen af det nye materiale. Ikke bare Knud Olsens OK-jolle men også egentlige kølbåde. Bjørn Jensen konstruerede en 15 kvm kutter, og Jac. Iversen lancerede Liljebåden. Krydsfiner og knækspant var ikke kun en økonomisk succes. Bådene kunne rent faktisk sejle. Allerede i 1951 havde Bjørn Olsen præsenteret knæks-

24 **F** 4 køjer, mange skabe, særdeles velindrettet. Kr. 26.000.
K. Schmidt Rasmussen, Nørre Voldgade 68, 1., Kbhvn. K, *MI 630

er, **S**hark Cruiser sælges. Billet mrk. 474

24 **K**narr-båd, bygget 1960, hvidlakeret, meget smuk, perfekt sejlsende, 2 stel
hk dacronsejl, røde og hvide (Elvstrøm). Alt tilbehør samt redningsmate-

pant og krydsfiner i lidt større dimensioner. En båd på omkring 8 meter med kahyt og 4-5 køjer. Den blev efter nogle år, og lidt udvikling og forbedring til følge, kendt som LA-Krydseren. Skroget var ikke bare i krydsfiner, men forstærket med en belægning af endnu et nyt materiale: vævede måtter af glasfiber.

Derfra var der ikke langt til støbte både. En dansk glasfiberproduktion af Snipen blev så populær, at de kunne eksporteres til USA. Glasfiberen passede godt til produktionen af mindre speedbåde, der med en af de små nye påhængsmotorer på agterspejlet fandt sin egen plads i slut-halvtredsernes søsportskultur.

Masser af klassikere

I 1964 var salgslisten i julinummet af Sejl & Motor et overflødigshorn af fartøjer. På en enkelt måned var der flere både til salg, end der i nutiden udbydes over adskillige år. Heriblandt typer, der kun vanskeligt lader sig opdrive: 25 Spidsgattere – fra 15 kvm. og op efter. Folkebåde – klassede og uklassede, En W-båd, to stk. 6mR-både, tre Tumlare og lige så mange Knarr'er.

Kutterne var repræsenteret i mange størrelser, og det samme gjaldt for kategorien "Havkrydser". Her blev udbudt otte af slagsen. De mindste kun lige over 27

fod, de største ikke over 35. Ikke en prangende overaltlængde efter nutidens begreber. Apropos størrelse, så var der i den beskedne ende, naturligvis også Juni-orbåde på listen.

Priserne varierede voldsomt, men med et gennemsnit på knap 1000 kr. pr fod. Til sammenligning tjente en bådebygger godt 10 kr. i timen, og ¼ kg smør kostede 2,35.

Alderen på flertallet af de udbudte både var overvejende ukendt. Dog kunne det se ud som om, at jo nyere de var, jo større var sandsynligheden for, at blev alderen nævnt. Både nævnt i annoncen fra start 1950'erne til 1962 (dvs. med en alder på 12-14 år) udgjorde langt hovedparten af de, hvor alderen var nævnt. Både der fremstod med byggeår før 1950 benævntes typisk som klassebåde eller med en kendt konstruktør som ophavsmand. F.eks. "bygget 1926... tegnet af Berg." Til gengæld var tekster som "Velholdt kutter fra 1918" eller "Kragejolle årgang 1899" var øjensynligt ikke noget, der virkede salg-fremmende.

Den første generation

I de følgende år blev det andre annoncetekster, der fyldte i "Sejl & Motor". Glasfiberen var ikke længere

**Annoncer til denne rubrik må bladet have i hænde senest
12 arbejdsdage før udgivelsesdatoen.**



**KØB
OG
SALG**

Havkrydser fra 1961, 9,05×2,36 m, mahogni på eg, teak dæk, teak kahyt med 4 køjer, pantry, 12 hk Götå motor fra 1963, komplet med sejl og stor udrustning incl. SP-radio, Kr. 59.000.
Alfred Nebbe, Østerbrogade 214, København Ø, tlf. 29 09 09

Mahogni havkrydser fra 1960, 8,64×2,7 m, spruce mast og bom, pantry med vask og gas, 5 køjer! 10 hk Penta motor, fine sejl og stort udstyr. Særpris, Kr. 45.000.
Alfred Nebbe, Østerbrogade 214, København Ø, tlf. 29 09 09

Folkebåd, klasset nybygning, lærk på eg, 2 køjer, pantry og klædeskab, Freytag sejl, rustfri rig. Med udstyr kr. 29.500.
Alfred Nebbe, Østerbrogade 214, København Ø, tlf. 29 09 09

32 m² spidsgatter, 8,3×2,7 m, teak doghouse med ståhøjde, 3 gode køjer, meget rummelig! Denta motor med el-starter, mange fine sejl og tilbehør.

forbeholdt småbåde og joller. Kølbådene stod for tur. Med Shark Cruiser'en som en undtagelse var den første generation af plastbåde bygget med en skrogform, der havde en umiddelbar lighed med tidens træbåde. De var langkølede og for Bandholmernes vedkommende tillige med et ruf i træ. Herved skilte de sig ikke voldsomt ud fra datidens gængse fartøjer. Almindeligvis var konceptet to glasfiberskaller, en skrogdel og en dæksdel, der samlet udgjorde fartøjet. Det hele blev suppleret med de fornødne meter gummi og aluminium ved samlinger og beslag- og med rorpind i træ for traditionens skyld. Herved opnåede man det optimale resultat målt i forhold til pris og vedligehold. De flittigt benyttede støbeforme medførte samtidig, at træbåden blev udsat for et reelt produktionsstop. Med enkelte undtagelser. Juniorbåden fik nogle år endnu, inden dens funktion blev overtaget af Ynglingen og 606'eren. Folkebåde, Knarrer og Drager var stadig i ordre. Men det var kun fordi ingen på det tidspunkt, havde tænkt den kætterske tanke, at også de kunne produceres i glasfiber.

De oprindelige værfter skilte sig gradvist ud i to: de der fastholdt bygning i træ, og de der ville være med på ændrede betingelser. Blandt førstnævnte blev konkurrencer og lukninger hverdag. De, der omstillede sig, begyndte enten at støbe selv og/eller arbejde med aptringen, der fik større og større betydning, efterhånden som bådene voksede i størrelse. Glasfiberbådene bragte også nye spillere på banen. Rundt om i landets industriområder var der specialister med et indgående kendskab til materialet. De vidste ikke nødvendigvis noget om både, men med anerkendte konstruktører i ryggen kunne de fremstille en form, som glasfibersbådene kunne bygges i.

Overvægt af glasfiber

Da "Sejl & Motor" i 1979 sendte augustnummeret på gaden, var forsidebilledet fra årets Sjælland Rundt, - afholdt en god måned forinden. Her sås OR-båden "Ea", glasfiber fra sidst i '60erne, ligge foran "Suzanne", en 9mR-båd tegnet af John Anker og fra 1908. Symbolikken er nok tilfældig, men netop dette nummer af bladet var det første, hvor antallet af udbudte glasfiberbåde var større end tilsvarende træbåde. Faktisk var der 2 glasfiberbåde til salg, hver gang der er én i træ. Desværre var det statiske materiale ikke helt så omfattende som i 1964. Kun 45 kølbåde var på salgslisten. 15 i træ, 30 i glasfiber. Prisen på træbåde var faldet til 850 kr. pr. fod. Det skal dog læses ud fra et materiale, der kun udgjorde 20% af det tilsvarende udbud 7 år tidligere. Det var især det store antal af spidsgatter og kuttere, der glimrede ved deres fravær. 3 af førstnævnte og en af sidstnævnte kunne det blive til. Tillige et par Folkebåde og/eller "Folkebådstype", og tilsvarende med Juniorbåde. Kapsejladsklasserne var repræsenteret med Drage og Knarr. Hver med eet fartøj.

Bladet i øvrigt var repræsenteret med annoncer fra Nelson Marine (Nauticat 33), Bianca 27, Dansk Kunststofindustri, Søborg (Princess 28), Bjørn Olsen (Nimbus 26-33), Alfred Neble, Lyngby, Hurley 18. Teknisk Plastværk, Havdrup med Cabin Cruiser, Jensen Sloop og Grace 30. Til gengæld havde ingen af de traditionelle bådværfter nogen for annoncering i bladet.

1970'erne medførte et brud med "Sejl & Motors" monopol på bådannoncer. Markedet spredtes i første omgang til "Båden i dag" og "Bådnyt". Senere blev dagbladet Politikens "Ship O'høj" i lørdagsudgaven og "Den blå avis" nye platforme for salg af brugte både. Ikke at det ændrede noget for udbuddet af træbåde. De var uigenkaldeligt blevet gjort til rariteter og liebhaveri.

Det er alligevel værd at dvæle lidt ved Politikens Ship O'høj fra starten af august 1982. I en verden hvor glasfiberen var det suverænt mest benyttede materiale til bådebygning, var der rent faktisk 39 træbåde til salg. Det skal naturligvis ses i lyset af, at der samlet var udbudt 195 sejlbåde. Men 20% er dog en del. 10 spidsgattere, 5 Juniorbåde, Drage, Folkebåd og SSA med to hver, samt en del af blandet oprindelse. Dette tidspunktet er nogle år efter stiftelsen af DFÆL. Foreningens tilstedeværelse fik en umiddelbar betydning på især to områder: opmærksomhed på at antallet af træbåde var på vej mod et niveau, hvor der var brug for en særlig indsats for at bevare så mange som muligt. Dels at de rent faktisk var værd at bevare.

Nye sjældenheder

I dag er det største brugtmarked for træbåde på vore breddegrader antageligt "Bootmarkt" på den tyske "Freundeskreis Klassische Yachts" hjemmeside. Her ligger der oftest et halvt hundrede træbåde til salg. Det interessante er, at en større og større del af det

samlede udbud udgøres af både, der er bygget ikke bare efter 1960, men også efter 1970'erne. Ved udgangen af august dette år indeholdt salgslisten 57 træbåde fra joller til sejl- og motorbåde. Af disse var de 29 bygget efter 1960 og 8 af dem efter 1970.

Det betyder med andre ord, at det fremover vil være et sjældent syn, når en af de mange lystbåde, der byggedes i mellemkrigstiden og årene umiddelbart efter lige efter besættelsen, er på vandet.



En Juniorbåd er skam også for seniorer



Af Per Hansen

Nogle tanker om, hvorfor jeg sejler rundt i en gammel træ juniorbåd, i en alder af 78 år!

Den skal passes, males, repareres, der er ingen komfort, den skal tilses hver gang det blæser, men det er en glæde, at jeg kan!

Går en tur til havnen, sætte sig i båden, høre småbølgerne kluke mod skroget, røre lænse pumpen, og høre den snøfte efter det første slag. Og tænke på den næste sejltur!

Når Bertil på 16 år siger: "Farfar, skal vi ikke tage rundt i fjorden nogle dage". Og vi gør det. Når der kommer en midaldrende mand og siger: "Det er da en gammel juniorbåd, hvad nummer har den?" Så får vi en snak om gamle dage, hvor der var træbåde og bomuldssejl.



En fortalte mig, at han var kommet i sin IF'er. Han skulle i havn, påhængsmotoren strejkede, ingen panik - i hans juniortid havde de da sejlet i havn for sejl, så det gjorde han, og har gjort det mange gange siden. Jeg bliver glad, når de små børnebørn, en vinterdag spørger: "Må vi kravle op i båden?" De gør det, medens de snakker om, at til sommer skal vi sejle til Livø og ha' is.

Der kommer en gammel sejlerven forbi, vi drikker øl og mindes gamle dage!

Den store glæde, når jeg ligger på fjorden, trimmer

sejlene, mærker vindens pres, og bådens fart gennem vandet, medens solen skinner og mågerne flyver og skarverne dykker.

Der er altid plads til en juniorbåd i havnene! Sidst, men ikke mindst, det er en grund til at være medlem af De Fæle!



*Når Bertil på
16 år siger:
"Farfar, skal vi
ikke tage rundt
i fjorden nogle
dage". Og vi
gør det.*



"Der er altid plads til en juniorbåd i havnene!"

Der er gang i det lokale træbådsmiljø i Præstø

Af Ole I. Olsen, tekst og billeder

Under en lille ferie med min hustru, kom jeg forbi Præstø. Selvfølgelig måtte jeg ned omkring havnen, blot for at konstatere at alt så omtrent ud som for 30 år siden, da jeg var her på sejltur med mine børn som gaster. – Og dog ! Der stod en dame i porten til det gamle pakhus – porten stod åben og jeg kunne se en del lyst træ og vist konturene af en båd derinde. Det må jo lige undersøges!



Det viste sig at "Foreningen for Traditionelle Håndværk – Præstø" holder til her i Bådhal 8. De havde gang i restaurering af en gammel drivkvasse, nybygning af "Præstøjollen" og nybygning af en lidt mindre jolle. Desuden var der gang i en del mindre projekter.

Præstøjollen

Foreningen har samarbejdet med "Kystlivscenteret i Holbæk" – Ture Malte Møller – om tegningerne til "Præstøjollen", som er lettere moderniseret udgave af "Frede Jollen" fra Faxe Ladeplads, tilpasset til nutidige forhold og behov.

De sydsjællandske skove bugner af dejligt egetømmer – smække lige stammer og gode krogede ege til krumtømmer. Jeg kan jo ikke se et egetræ uden at vurdere hvilken stævn/lønning/agterstævn/spant/knæ eller lignende der ligger gemt i dette træ. Det hav-



de de lokale tydeligt nok udnyttet i den nye jolle – sjældent har jeg set så fint egetræ i en sådan båd! Stort set spejlskåret og knastfri klædning, og helt tilsvarende i stævne og køl. At jollerne tilmed var meget smukt for-

arbejdede øger jo kun respekten og beundringen. Kun de rustfri skruer med Torx-kærv stak lidt ud, men holdbare er de jo.

Lærketræsjollen var mindst lige så lækker – fantastisk fint forarbejdet af slank lærk på egekøl og stævne.



Dejligt værksted

Maskinværkstedet var meget fint udstyret med bordfræser, båndsav, tykkelseshøvl, søjleboremaskine og afretter. Der var oplagret masser af dejligt træ til at arbejde videre med og kvaliteten var helt i top.

Foreningen arbejder med andre emner end både – altså alt mulig traditionelt håndværk, og det åbne værksted, hvor folk kan hjælpe hinanden med råd og dåd til at løse sådanne opgaver er – så vidt jeg kan se – i stand til at løse både husbygningsopgaver, møbelsnedkeropgaver og meget andet.

Stærkt opløftende at der findes steder som "Bådhal 8"!

Foreningen kan kontaktes på www.ffth.dk, og har også en side på Facebook.



YACHT SERVICE
SEJLMAGERI
BÅDOPBEVARING
32 TONS KRAN
DIESEL / BENZIN



HCC BÅDEVÆRFT
Marstal

H.C. Christensensvej 2 * 5960 Marstal
www.hccb.dk * info@hccb.dk
Tlf. +45 62 53 21 27

The complex block features a background image of a boat being hoisted by a crane. In the top right corner, there is a small inset image showing several wooden boat components, with a logo for 'Maritime Woodcraft' overlaid. The main text is centered and lists services in bold blue capital letters. Below the text is a circular logo for 'HCC BÅDEVÆRFT Marstal' with a decorative border. At the bottom, contact information is provided in bold black text.

Efterskrift til farvandsafmærkning

Af Jørgen Heidemann

Siden artiklen i blad nr 155 om tidligere tiders farvandsafmærkning har jeg i august haft lejlighed til ved Skagen at besøge et par af de omtalte afmærkninger på land, og kan her supplere med fotos af de "virkelige" genstande i stedet for de viste tegninger.

Et par gedigne friluftstømmerkonstruktioner.



Den ene er **VIPPEFYRET** på en bakke lige udenfor nordøst-enden af Skagen by.

Om fyrets historie kan følgende læses på en metalplade, der blev påsat fyret og afsløret Sct. Hans aften 1997 :

"Siden Middelalderen var ruten fra Skagen over Kattegat og Øresund til Østersøen en af den nordeuropæiske skibsfarts vigtigste

vandveje. På grund af de mange forlis og heraf følgende krav fra andre nationer befalede Kong Frederik d. II 8 juli 1560 at bygge et fyr – "Papegøjefyret" – ved Skagen. Man fyrede med træ fra nærliggende skove, senere med træ fra Norge.

Efter at være opslugt af havet i 1584 afløstes Papegøjefyret af andre fyr, hvori der blev afbrændt tællelys i stålstager fra 1607 og fra 1627 afbrændtes kul.

Samtidigt blev vippefyret etableret med fyrkurv, der kunne rumme 6 skæpper stenkul ad gangen og det hidtidige fyr blev revet ned omkring 1633.

På grund af storm og kystens erosion flyttedes Vippefyret flere gange, indtil fyret i 1747 blev afløst af "Det hvide Fyr" efter tegninger af Philip de Lange.

Den første kopi af det gamle vippefyret opførtes i forbindelse med Skagens 500 års købstadsjubelæum i 1913. Den nuværende kopi blev opstillet i 1958 på initiativ af Skagen Rotary Klub"

Om betegnelsen "Papegøjefyr" er fundet følgende: "...Kong Frederik 2. giver en af lensmændene følgende beskrivelse af fyrvippen: Fyrkurven skulle være af jern 1½ alen dyb og så vid som en tønne, samt at det tømmerværk, som lampen skulle hænge i, skulle være af godt svært egetømmer og bygges i form af en *papegøje*, så at lampen eller fyrkurven kunne nedhales for at fyldes med brænde og antændes ..." tjah, med lidt fantasi ser man nok fuglen sidde opret.

Vippefyret i Skagen tændes hvert år til Sct. Hans, som fejres lige nedenfor på Sønderstrand med et stort bål på stranden og tusindvis af gæster.

Vi har selv oplevet det 23 juni 1981 i den smukkeste skærsommeraften – imens det øsregnede over resten af landet syd for Limfjorden.





Den anden afmærkningsgenstand, omtalt i blad nr 155, er "SØMÆRKET", den nordligste af de meget store båker i en hel række – oprindeligt 23 steder – op langs Vestkysten fra Fanø til Skagen.

Lige udenfor vestenden af Højen (også benævnt "Gammel Skagen") på et højtliggende klitareal med en flot panoramaudsigt over egnen. Den stammer fra 1884 og er 17 meter høj.

Afslutningsvis hermed affotografering af et ældre søkort nr

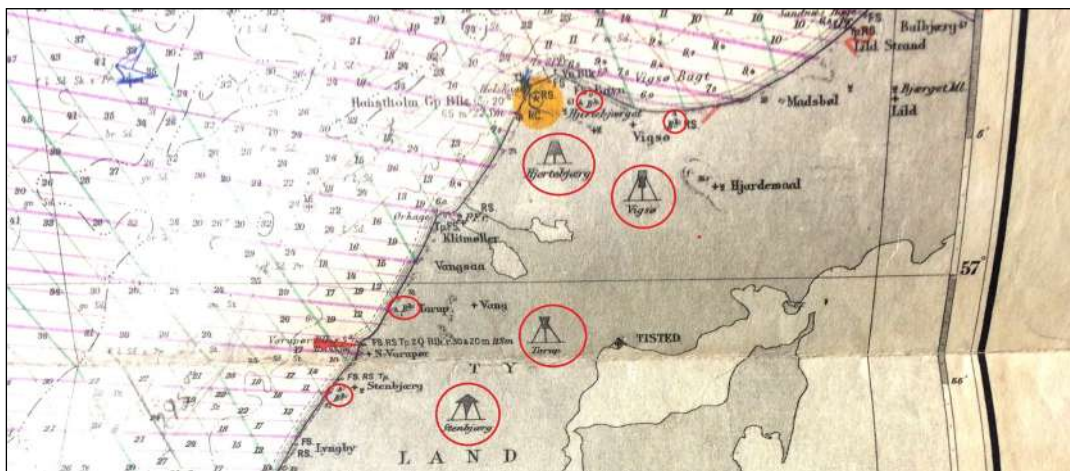


tidligere båd (25 m² kutter "Priscilla"), hentet i Nordby på Fanø.

Båkerne forskellige former fremgår af små skitser placeret, hvor der nu var plads på kortet et stykke længere inde i land end båkerne rigtige placering, hvor der kun står små symboler B^{ke} (jeg har markeret dem på kortet med røde cirkler).

93 (1965-udgave af Sø-kortarkivets oprindelige kort fra 1913) sendt til mig af Tom Andersen (S38 D 21 "Saga"), der selv har benyttet disse båker i 1978 til at orientere sig undervejs langs Vestkysten under transportsejlad med sin

Systemet med krydsende sæt af forskelligt farvede linier var til brug for navigation baseret på stedbestemmelse ved DECCA-signaler, der var i brug okt.1948 – dec. 1999.



Kampen om Ellen Marsvins Kaffekande 2023

Af Carl Mangor

For garvede kapsejlere findes der nok kun to muligheder, såfremt de skulle modtage en invitation til Syd-fyns Smakkelaugs årlige VM-sejlads: enten helt at holde sig væk eller øjeblikkeligt gemme alle doktriner vedrørende kapsejlads langt væk. Vælger man det første, siger man også nej-tak til en på mange måder for-nøjelig sejlads.

Allerede det indledende skippermøde ville kunne få den garvede helt op i det røde felt. Stævnelederen slog til lyd for, at alle deltagende fartøjer skulle runde mærkerne fra samme side. Det var med en erfaring fra sidste år, hvor mærkerne ved en distancesejlads kunne rundes efter forgodtbefindende. Med lidt kaotiske forhold til følge.

Sejladserne om Ellen Marsvins Kaffekande afvikles da også i et selskab, hvor der er højt til loftet. Måleregler, respit og indgroede vaner har kun ringe grobund. Er det en smakkejolle: ja eller nej? - så er man i samme løb. Der skeles ikke til hverken størrelse eller bygge-materiale. Er der sprydstage, så er du med.

Ved årets VM, der blev afholdt i Lundeborg, var der tilmeldt 9 joller. Et par i træ og resten i glasfiber. Kendte konstruktioner som bl.a. Utzons Aalborgjolle og Bruuns Megin, andre af lokale bådbyggere. Sejladsens popularitet har gjort det muligt at deltage med



Skippermøde i Lundeborg Sejlklub.

mindre gaffelriggere, der har fået deres eget løb. Her var kun en enkelt repræsenteret ved årets regatta. Stævneleder Hans Lauenborg måtte lide den tort at måtte bruge sin Meginjolle som dommer- og måltagningsbåd og kunne derfor ikke deltage i sejladserne. Når værtskabet er i Svendborg Sund, er mindre distancesejladser lettest at arrangere, men farvandet ud for Lundeborg er ideelt til banesejladser. Arrangørerne satsede på 4 sejlads, og det lykkedes det at gennemføre i 2-4 sek. meter - overvejende fra vest. Ved mærket oppe under land sprang vinden mellem sydvest og nordvest.

Ved alle starter var der trængsel på linjen. Den grad af lassez-faire, der kunne anes på skippermødet, var blæst væk på banen. Det var i hvert fald folk, der kunne tælle ned til start og ligge på det rigtige sted. Den store forskel på jollernes størrelse og skrogform kunne betyde, at resultatlisten ville ligne sig selv fra den ene sejlads til den næste. Det viste sig ikke helt at holde stik. Joller, der gjorde det godt i en sejlads, kun-

ne ligge langt tilbage i den følgende. Der var dog et par stykker, der skilte sig ud. Og efter lidt parlamenteren frem og tilbage og en beslutning om at kunne fratrække den dårligste sejlads, var der en vinder. Og til glæde for os med bedagede træbåde, var det en fornøjelse at smakkejollen Carl fra 1907, sejlet af Hanne Risvang og Jens Lauridsen, viste sig at være ret suveræn og blev vinder af Ellen Marsvins Kaffekande 2023.

Præmieoverrækkelsen var et længere kapitel. Sejladsen har ikke mindre end 50 år på bagen, og der blev delt grundigt ud af diverse genstande til både gaffelriggere, Meginjoller, gaster, joller og folk, der bare havde fortjent opmærksomhed. En enkelt kunne meddele, at han hjemmefra havde fået besked på, at der ikke var plads til flere rædsler i privaten.

Sidste punkt var Ellen Marsvins Kaffekande 2024. Hvor skal det være, og hvem tager sig af det? Det bliver nok i Marstal, og hvis det glipper, så i Troense.

For i 2025, og det er måske en af de få "plejer" i foreningen, er det henlagt til Ristinge, hvor Ole Nielsen lægger farvand og faciliteter til, som han altid gør hvert tredje år.



På kryds mod mærket. Og trofæet, som det hele handler om.



Den traditionelle stævne-kapsejls blev i år afviklet startende fra dette flotte område udfor Helsingør Nordhavn med Hålsingborg som "bagtæppe" og videre nordvest ud i det ydre Øresund. Vi ser her de 7 både, der gik til start fredag aften i fineste sommerson og let vind.

DM for træbåd 2023

Tekst: Jørgen Heidemann, illustrationer: Jacob Buur, Hans Bach og Jørgen Heidemann

En helt fast ingrediens i vort årlige sommerstævne har næsten alle de år, hvor jeg siden 1995 har været medlem – og gennem mange forudgående år – været en dyst på vandet (i al fredsommelighed)

Jeg mindes kun 2 stævner, hvor der ikke var arrangeret kapsejls: 1999 ved Nibe, hvor der ikke i bekvem nærhed var egnet kapsejlsfarvand og 2007 ved Holmen i København, hvor det rent logistisk ville have været bøvlet at få mange både ud og ind igennem kanalen syd om Operaen og ud i åbent farvand. Og hvor der af sikkerhedsmæssige årsager ikke måtte sejles for sejl i det egentlige havneområde. Dét år sejledes i stedet en paradesejls som eskadre i "kølvandsorden"

op og ned igennem havnen for motor med de største af bådene.

De første mange år var det bare en enkelt sejls på stævnelørdagen, men i 2008 blev det til to på en kort "frem-og-tilbage"-bane i Lillebælt udfor Assens, samme dag afsluttet med en "distancesejls" udenfor resultatopgørelsen og med mål ved havneindsejlingen i stedet for ved dommerskibet.

Allerede efterfølgende år, ved 2009-stævnet i Stege blev kapsejlsene opgraderet – lidt prætentivt – til "DM for træbåde", bestående af to banesejls + en distancesejls på en og samme dag.

I de efterfølgende år har – efter hvad der nu var praktisk muligt – tilsvarende afvikling været planlagt men ikke altid kunnet realiseres.

Enkelte år – Odense 2011 og Middelfart 2018 – var der (1) så lang transportsejlads fra havn til sejladsområde, at det kun blev til 1 sejlads som distancekapsejlads ad sejlrueten ud til "Gabet" = fjordudmundingen og retur og (2) ingen bane men en enkelt distancesejlads i Lillebælt og rundt om Fænø.

I 2015, 2019 og 2021 blev tredje-sejladserne af praktiske årsager (for lidt/for meget vind / for sent at starte) fravalgt fra dommerstade / dommerbåd.

Enkelte andre år - Ebeltoft 2012 og Svanemøllen 2013 – var de i alt 3 sejlads delte ud på 2 dage med 1 sejlads den ene af dagene og 2 sejlads den anden.

Fra en enkelt deltager fremkom i Marstal 2022 forslag om på tilsvarende måde at afvikle sejladserne i år over 2 dage, nu med en aftensejlads om fredagen og to dagsejladser om lørdagen. Så ville vi ikke være helt så afhængige af, om der ville være tid nok til at afholde alle 3 sejlads på en enkelt dag. Og sådan blev også vor plan lagt til rette. Nå, så meget om antallet af sejlads.

Sejladserne i Helsingør

Afviklingen blev lagt i den ydre del af Øresund i en kystnær "strimmel" startende udfør Helsingør Nordhavn, og begrænset indadtil af kysten og udadtil af trafiksepareringens vestgrænse, defineret ved grønne sideafmærkningsbøjer W2, W3 og W4.

D.v.s. traditionelle trekantsbaner eller noget, der ligner, kunne det ikke blive til.

Men helt enkle "frem-og-tilbage" baner, ikke helt regelrette "op-ned" baner med gates o. lign.

Den her viste er blot den ene, som vi ud af et udvalg på 7 forskellige benyttede ved hver sejlads.



Lige så vel, som vi ret langt op ad forsommeren med bekymring havde meget beskeden tilmelding til stævnet som sådan (ville der overhovedet komme så mange, at det ville have en fornuftig mening at gennemføre stævnet, varede det også meget længe, før det tegnede til, at vi kunne få et rimeligt antal både på banen.

Dog, i de allersidste dage før stævnet så vi med letelse, at vi var nået op på, at der var tilmeldt 13 både til at kapsejle – enkelte dog med reservation m.h.t. besætning. Da det kom til stykket, var der 10 på løbslisten... ret "tyndt", desværre. Som vanligt lidt af en udfordring at sammensætte nogenlunde egale løb. Men det gik, bortset fra en enkelt, der måtte have sit eget løb, dog i konkurrence med bådene i et andet løb.

I år var der blandt de fremmødte både ingen til at lægge sig for svaj i startområdet som dommerbåd, men vi var så heldige, at vi måtte låne Helsingør Sejlklubs

dommer"tårn" – en lukket træhytte med fremragende overblik gennem vinduer til 3 sider, hævet på stolpeben over østmolen nær indsejlingen til Nordhavnen og med tilhørende pedalbetjent horn samt signalmast og –flag + en kuglefender med lang ankerkæde til at markere start- og målliniens yderste ende, hvor dommertårnet markerede den inderste ende.



Fredag og mere og mere blankt vand

Da fredagen oprandt, havde vi det smukkeste sommervejr, hvor kun vinden var lidt mangelfuld, men som dog inden udsejling til aftensejladsen skønnedes tilstrækkelig til, at den valgte halvlange bane kunne nås i rimelig tid. Troede vi – naivt!

Der var ganske vist varslet aftagende vind, så vi kunne principielt godt forud for starten have flagsignaleret en anden, kortere, bane end den forlods aftalte, men gjorde det i vor optimisme desværre ikke. Så aftenen

blev lang i takt med, at vandet blev mere og mere blankt og solen stod lavere og lavere.

Af de 7 startende både skønnede de 4 i aftenens løb, at det ville blive tungt at nå at gennemføre, så de opgav sejlad undervejs.

I realiteten nåede kun 2 at fuldføre inden tidsfristens udløb, idet en enkelt ("Abelone 3") hang på til det sidste men faldt (med forståelig ærgrelse) for tidsfristen :

"30 minutter efter første båd i dens løb har fuldført".

Da det så kom til de 2 lørdagssejladser, manglede der ikke vind ! Fra SØ og en del strøm fra samme kant. Begge dele varsledes at tiltage efter middag.

Så den (halv)lange bane var OK til at starte dagen med – hvilket dog kun 3 både gjorde. De fik sig en frisk sejlad, men der var enighed mellem de sejlede og dommertårnets besætning om, at øget vind og strøm tilsammen motiverede opgivelse af lørdagens anden sejlad.

Men et held, at ønsket om at planlægge 3 sejladser fordelt over 2 dage var imødekommet, for nu var der da i hvert fald gennemført mere end bare 1 sejlad.

Som det læses af omstående resuméschema, var der kun 2 både, der havde gennemført begge sejladser, og heraf blev Jesper Knudsens 30 m² spids-gatter "Gi-Gi" DM i år med laveste samlede præmie-tid.

Da det i år var kuttertyper, der kunne vinde Pokalen, gik denne til Thorbjørns Molich-yawl, havkrydseren "Rosa", mens "Carita-pokalen kom til Jespers "Gi-Gi".





*Til venstre: Præmieoverdragelse:
Til venstre Jespers søn Jonathan og sønnesøn (trofæet
har vi senere overdraget til Jesper hjemme i Kerteminde).
Til højre Thorbjørn med Pokalen. I baggrunden
Jørgen Heidemann, der sammen med Thorbjørn var
ansvarlig for kapsejladserne.*

*Nederst:
4 af de startende fredag aften, fra venstre:
Folmer Teilmanns 25 m² Koster-båd "ABELONE 3"
Kim Hyldigs Springer-spidsgatter "HETO"
Jesper Knudsens 30 m² spidsgatter "GI-GI" og
Thorbjørns Molich-yawl, havkrydseren "ROSA".*



*Mälar 30-skærgårdskrydser
"DANNEBROG" tilhørende
vor stævne-husvært i Hal
16, Henrik Burchardi, der
efter dens overtagelse har
givet den et ordentligt løft.*



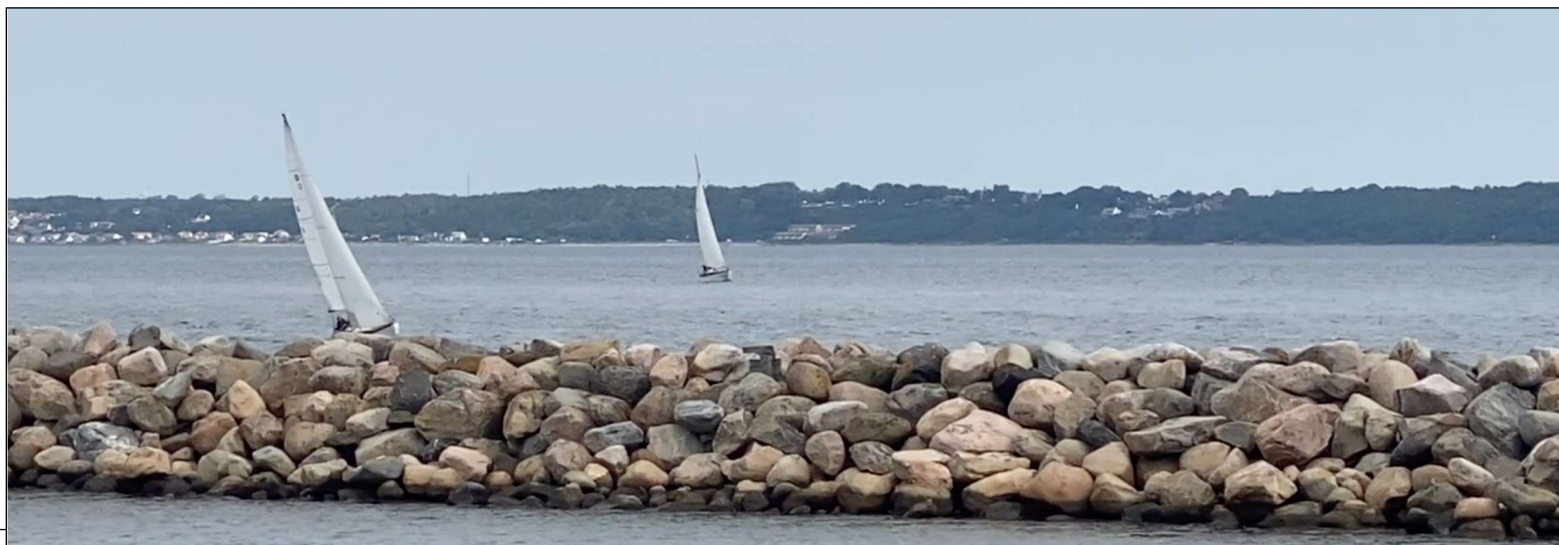


To Utzon 45 kvm.
Spidsgattere fra
samme tegning:

Yderst t.v.
Henrik Hansens
S45 DEN 16,
"FANT", 1947.

T.v.
Erling Grüns S45
D18, "SEKITA",
1948.

Slut på anden sejlads: Nederst er et foto fra video, der tydeligt viste, hvordan modstrømmen satte ROSA tilbage, mens GI-GI i strømlæ tæt på kyst og havnemole hentede ROSA – helt grotesk fra dommertårnet at iagttage "live", hvordan ROSA nærmest sejlede sidelæns med strømmen (imod venstre på billedet).



DFÆL kapsejlads



Dato	14+15-07-2023
Sejlads	DM træbåd 2023, Helsingør

1. ste start

1. ste sejlads

2. den sejlads

3. die sejlads

Samlet resultat

Ikke sejlet

1. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Pr-tid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Gi-Gi	30 m2 Sisu-spg.	D 16	5,0	10574	10617	1	5857	5922	1	0	0	0	2	1	16539
Abelone 3	25 m2 Kosterbåd	K 25 S 27	5,3	if		6	6404	6686	2	0	0	0	8	2	
Fant	45 m2 Klasse-spg.	S 45 D 16	5,3	if		6	is		6	0	0	0	12	3	
Sekita	45 m2 Klasse-spg.	S 45 D 18	5,3	if		6	is		6	0	0	0	12	3	
Heto	Springer-spg.	V 4	5,4	if		6	is		6	0	0	0	12	3	

2. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Pr-tid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Dannebrog	Mälar 30	M30 83	6,7	if		2	is		2	0	0	0	4	1	

3. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Pr-tid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Rosa	Havkrydser (Yawl)	MAC 1	7,9	10041	11047	1	6119	7957	1	0	0	0	2	1	19005
Nina Swell	Swell / Platgatter	OS 31	4,9	is		5	is		5	0	0	0	10	2	
Mayflower	Yawl	KR 631	7,3	is		5	is		5	0	0	0	10	2	
Glory	Ketch	S 33	7,6	is		5	is		5	0	0	0	10	2	

4. løb Ingen både

2. den start Ikke sejlet

Mindste præmie-tid: 16539

Tak for Jeres deltagelse og tak til Gorm Boa for god hjælp i dommertårnet og ved signalmasten samt for hyggeligt selskab af ham og af tilskuere derude.



- Fartøjsillustrationer
- Konstruktionstegninger
- Sejltegninger
- Spanterids

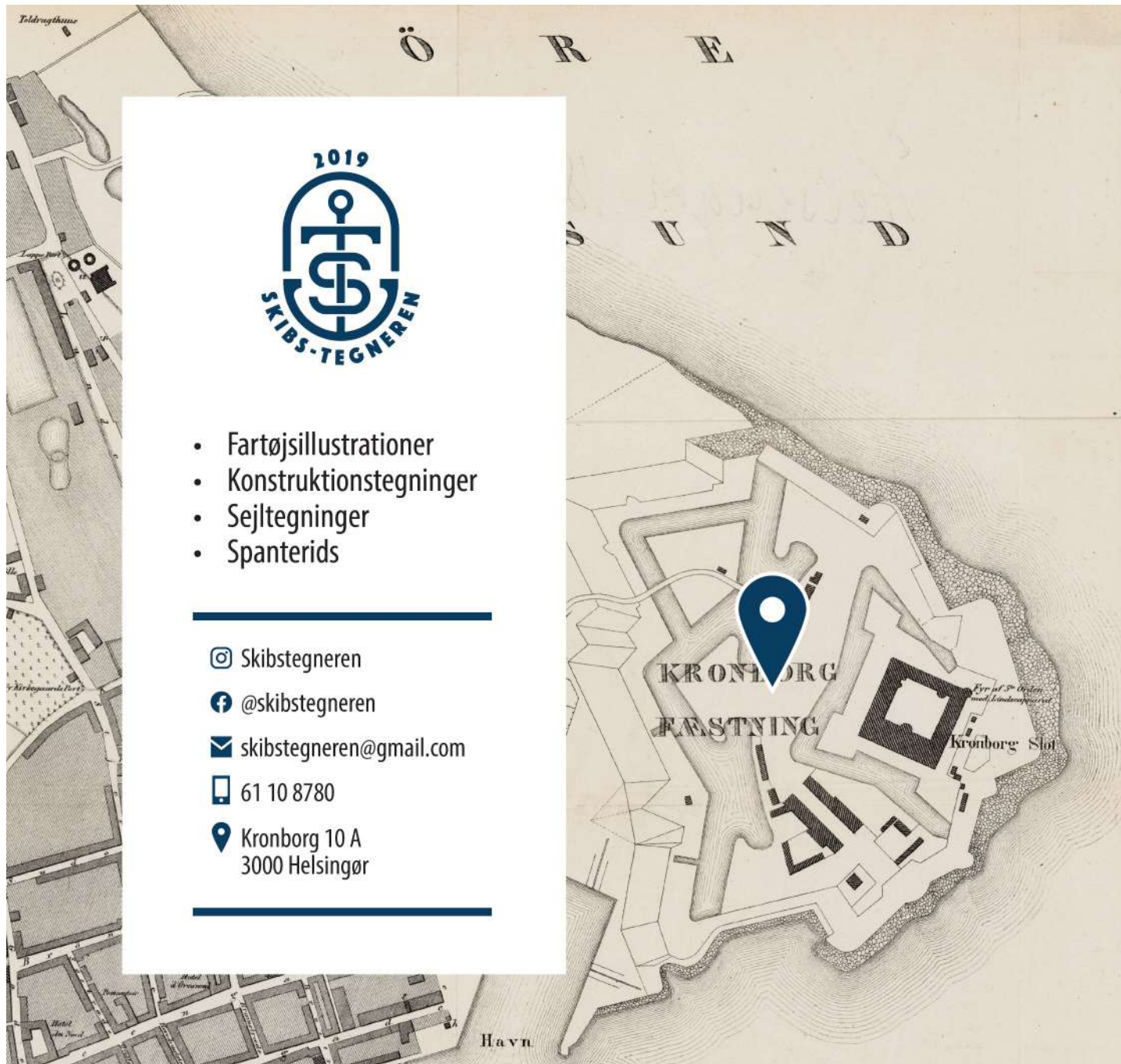
📷 Skibstegneren

📘 @skibstegneren

✉ skibstegneren@gmail.com

📞 61 10 8780

📍 Kronborg 10 A
3000 Helsingør



DFÆL
Nyt fra foreningen



Sommerstævne ved Kronborg

Af Simon Bordal Hansen, tekst og foto

Det var juli og dejlig sommer. Fra nær og fjern kom de sejlene, de smukke træbåde på vej til årets DFÆL sommerstævne. Utrolige omgivelser og god plads til fartøjerne ved flydebroerne lige foran Helsingørs kulturhus og Kronborg, ved havnen hvor værftet en gang lå.

Her var virkelig lagt op til nogle gode dage for træsejlerfolket, og med det lokale træbådscenter, Hal 16, som vores værter.

Det blev også gode dage i fine rammer, og denne gang med et lidt anderledes koncept. Lidt mindre ”maden er serveret” og lidt mere, som når vi er på tur med båden. Altså gør-det-selv.

Men én ting måtte vi alle sammen alligevel undre os over. Hvorfor var vi ikke flere fartøjer? Omtrent det halve af sidste års deltagertal. Hm... Måske er det bare sådan. Nogle år har mange deltagere, andre år færre. Alligevel lidt sært, når nu landets største koncentration af ældre lystbåde af træ faktisk har Helsingør som nærområde. Nå, her bliver noget for foreningen at grunde over. Det nye stævnekoncept er heldigvis mindre økonomisk sårbart i forhold til deltagertal.

Bestyrelsen har da også besluttet at lave en rundspør-

ge, for at høre medlemmerne. Der er jo ikke noget i vejen for at holde sommertræf med få eller mange både, men med lavt deltagertal er nogle af de vanlige stævneaktiviteter lidt udfordrede. Det gi’r vel ikke meget mening at kalde den altid hyggelige stævnekapsejlad for *DM i træbåd*, hvis kun en lille håndfuld har sejlet. Så dér er nok behov for at tilpasse ambitionerne til virkeligheden.

I år oplevede vi også, at det var svært, ja faktisk umuligt, at få fat i lokale bådebyggere til at vurdere fartøjer. Så i stedet valgte vi at spørge nogle af foreningens meget kompetente medlemmer, om de ville være vurderingsfolk, og det ville de gerne. Den måde kan også gå hen og blive en model for fremtiden, og måske med vurderingsaktiviteter spredt ud over hele året?

Vores lokale værter gjorde deres til, at vi kunne få en god oplevelse. Hal 16s meget maritime lokaler var en super god ramme, måske lidt vel stor, når vi nu ikke var så mange. Formand for Hal 16, Henrik Burchardi, er selv træsejler, og holdt et kursus på stævnet om en måde at nådlime efter en ny svensk metode. Det har han nemlig gjort med sin fine Mälars 30. Så både spændende og hyggelige dage sammen med Hals 16s medlemmer.

Vi ses næste sommer!



Inden døre er Hal 16s folk i gang med at udsmykke lokalerne. Her er det skiltemaleren, der lægger sidste hånd på Den FÆLE Bar

Mageløst vejr, så kan man godt ligge flere side om side.



Tid til hjemtur, nu med noget mere vind end de foregående dage. Vi vinker farvel. Tænk at vi har fået lov til at ligge i disse maleriske omgivelser.

Så er stævnet forbi, fartøjerne gør klar til at sejle. Inde i Hal 16 rydder vi op efter nogle gode dage.



Bådvurdering ved sommerstævnet 2023

Af Ole Olsen, næstformand DFÆL

Bådvurderingen i år foregik jo lidt anderledes end normalt. Til trods for en meget tidlig indsats, så var det ikke lykket at skaffe professionelle bådebyggere eller skibstømrere som kunne/ville deltage i vurderingen.

Bedømt af agtede medlemmer

Årsagerne er nok mange, men tidspunktet – midt i sommerferien – var nok den væsentligste begrundelse.

Dette medførte at det måtte blive et lille udvalg af agtede medlemmer der dannede bedømmelsesudvalget. Heldigvis så sagde Hans Bagh og Ole Toft Jacobsen straks ja, da jeg kontaktede dem herom. Vi tre dannede således bedømmelsesudvalget.

Der var i år kun 5 tilmeldte både til bedømmelse, og vi havde nogle gode timer med dette arbejde.

Resultatet

Resultatet blev at "Harpunloggen" tilfaldt Erik Nielsen med spidsgatteren "Skarven".

Sloopen "Sabrina" - Rasmus Højring og spidsgatteren "Heto" – Kim Hyldig modtog hver en plakette for god bevaring.

Tillykke til alle tre !

"Skruen" – vandrepokalen for motorbåde - blev ikke uddelt i år.

På sigt, skal vi nok overveje om bådvurdering fortsat kun skal ske på sommerstævnet, eller om der kan tænkes andre muligheder.

De få kyndige bådebyggere som kan vurdere vores træbåde, hænger ikke på træerne, og de har også en familie med sommerferieplaner, så lysten til at bruge det meste af en dag midt i juli er begrænset. Kom frisk med alternative forslag!

Kort fakta om fartøjerne

Skarven er en 45 kvm. Klasespidsgatter, konstrueret af MSJ Hansen, bygget i 1935 hos Thomasen i Kalundborg.

Sabrina er en havkrydser, konstrueret af Vind-Hansen og bygget af mahogni på eg i 1954 hos Viggo Hansen i Kastrup.

Heto er en MSJ Hansen springerspids-gatter, bygget i bornholmst lærk på eg i 1949 af Herbert Eric Hansen i København.

DFÆL
Nyt fra foreningen

*Bedømmelsesudvalget
på kajen i Helsingør.*



DFÆL Nyt fra foreningen

Tradition og behov for fornyelse

Årets sommerstævne brød lidt med noget af det, vi ellers har været vant til på stævnerne. Vi skulle hver især selv sørge for mad, og festaftenen lørdag var uden underholdning og musik.

Begge forandringer kom til som følge af diskussionerne på generalforsamlingen i marts. Her stod vi nemlig over for den udfordring, at vi ikke havde en lokalt forankret medlemsgruppe til at stå for stævnet i Helsingør, og for at gøre det endnu besværligere, havde både formand og næstformand deres helbred under reparation. Så enten måtte stævnet aflyses, eller også skulle der findes forenklinger.

Generalforsamlingen lagde kursen for stævnet

Og her kom en enig generalforsamling frem til, at vi kunne sige "maden klarer vi selv", og festaftenen kunne undvære diverse arrangementer. Faktisk sagde mange, at de så meget frem til, at der ikke var underholdning, for det vigtigste var at få tid til at snakke med hinanden.

Hal 16s nabo er Helsingør Madmarked, så det var meget nemt at købe lækker, tilberedt mad. Til gengæld manglede vi et hold til at sørge for morgenmad. De lokale Hal 16 folk sørgede for morgenkaffen, men resten måtte vi selv klare. Mad fik vi alle, men den daglige samling ved morgenmaden kom vi til at undvære,

og dermed desværre også et vigtigt forum for både uformel og formel information.

Rundspørge om forandringer og hvad der er vigtigt

Hvad skal vi så mene om alt det? Bestyrelsen vil spørge medlemmerne og pusler derfor med at sætte en rundspørge sammen. Er der f.eks. en sammenhæng mellem det nye koncept og det begrænsede antal tilmeldinger? Eller var forklaringen, at Øresund på Langs tilbød et større og måske sjovere arrangement samme sted blot en måned senere? Eller hvad? Og skal vi holde fast i at holde kapsejladser, hvor ret få både deltager, og så kalder vi det alligevel ved DM? Skal vi tænke fartøjsvurderingerne som noget, der kan foregå hen over hele året, og kan vi forankre det hos vore bådkyndige medlemmer sammen med eller nogle gange uden faglærte bådebyggere?

Rundspørgen burde gøre os klogere, så vi bedre kan tilbyde de stævneaktiviteter, som medlemmerne sætter pris på. Hvis det altså er praktisk muligt.



Bestyrelsen ser på de kommende år

Til generalforsamlingen i marts går Simon af som formand for DFÆL. Men han vil gerne fortsætte med forskellige aktiviteter bare uden formandskasket. Simons beslutning beror på sygdom i den nærmeste familie. Så der skal findes en ny formand.

Bestyrelsen vil gerne kunne finde emner til posten som formand, så generalforsamlingen ikke risikerer at stå uden en kandidat. Hvordan det skal gribes an, vil bestyrelsen finde ud af i efteråret, og her vil hele medlemskredsen blive inddraget. Forvent at få mail om sagen senere i efteråret.

Vigtigt for foreningen er også at udvikle nogle af de aktiviteter, der er kommet godt i gang. Det er bl.a. aktiviteterne omkring registreringsbeviserne, vores nye IT-system og samarbejdet med Yachtloggen, samt samarbejdet med Skibsbevaringsfonden om at udvikle metoden om bevaringsstatus i forhold til lystfartøjer.

Stadig flere på DFÆL-Facebook

Næsten 2.400 personer er medlemmer på foreningens facebookside. I løbet af sommeren er 200 nye kommet med. Det er hidtil lykkedes at holde en rigtig god tone på siden, så alle bådnerder kan trives og nyde det meget forskelligartede indhold.

Hvis du ikke kender siden, så søg efter DFÆL inde i Facebook. Du skal være medlem for at slå op på siden, og det bliver du ved at anmode om det inde fra siden. Så går der sjældent mere end et par timer, før du er lukket ind og kan lave opslag og kommentere andres. Velkommen ombord!

EPIFANES[®]
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

Vores kendte polyurethane maling kan nu fås i 450 specielle marine farver.

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

Epifanes polyurethane maling er som altid, nem og simple at arbejde med.

Giver en ubeskrivelig hård og spejlglat højglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer fri SIS440 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



Limning

TDS serie af monterings- og spartelexoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggene overflader.



Værktøj

Special udviklet TDS værktøjer, for nem fjernelse af gl. fugemasse, samt forberedelse af fuger til om-fugning.

WEST SYSTEM[®]
BRAND

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.

DFÆL Tovholderne

Formand

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Næstformand

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen
medlem@defaele.dk

Redaktion blad og web

Preben Sørensen
bladet@defaele.dk

DFÆL's fartøjsregister

Preben Sørensen
preben@rather.dk

DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor
c.mangor@gmail.com

Bådtællingen

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Københavns Havn projekter

Kim Hyldig
kimhyldig@icloud.com

NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann
jhe.hjem@wespeed.dk

Skibsbevaringsfonden

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Sommerstævne 2024

Bestyrelsen
formanden@defaele.dk

Fartøjsvurdering

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kontaktperson til TS

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe
belami36@yahoo.dk

Registreringsbeviser

Preben Sørensen
preben@rather.dk
Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

DFÆL, foreningen Kalender

2. oktober 2023:

Klassisk Træbåd nr. 156 udkommer

9. oktober 2023:

Bestyrelsesmøde

6. november 2023:

Deadline Klassisk Træbåd nr. 157

4. december 2023:

Klassisk Træbåd nr. 157 udkommer

11. december 2023:

Bestyrelsesmøde

5. februar 2024:

Bestyrelsesmøde

16. marts 2024:

Generalforsamling 6. juni 2023



VICTORIA

Spidsgatter 38-43m², tegnet af Berg. Loa 7,84 m, Bredde 2.87
Velsejlende spidsgatter fra 1933, samme ejere de sidste 35 år.
Glasfiber på dæk og ruf. Total renoveret 10 hk Bukh, nyere stor-
sejl. Renoveret EI, køjer, kahyt m.m.
Båden sejler rigtig godt og har været i Skotland/Polen, Stockholm
og meget mere.
Salgspris: 30.000kr. 28937271 eller th@harritsorensen.dk



Køn og velsejlende 26 m² Berg Spidsgatter fra 1937



Kalmar fyr på eg og ask.
2 køjer.
Diverse sejl og udstyr
Marstal motor fra ca. 1972
Nye rustfri kølbolte, kølplanke mm
Ligger i Roskilde.
Pris 25.000 DKK
Henvendelse Michael:
spidsgatter@hotmail.com



Reimers Tumlar, SNIPA

Snipa er bygget i 1947 i Oslo og træsorterne er pitch pine på eg. Loa. 8,0 m Br. 1,80 m Dybgang 1.60 m. Som det ses på billederne, en smal og dyb båd. Der er indenbords 3 HK Marstal motor samt Optimus komfur. Snipa kom ikke i vandet i år, men sidste sæson var vi ude at sejle.

Da vi overtog båden i 2003 skiftede vi dækket (lærred på marineplywood). Vi fik også skiftet bagbord kølbord. I 2021 fik vi skiftet styrbord kølbord, cirka halvdelen af 3. bord styrbord samt kalfatret styrbord side. Så overordnet set, er det min opfattelse, at der meget godt træ i båden.

Når det er sagt er der også noget der trænger. Masten ville have godt af en omlakering, lærredet er ved at være modent til udskiftning, og ruffet trænger til en tur med en eller anden form for beklædning og lakering. Motoren er det noget siden vi har haft startet, og det kræver nok en renovering, af en eller anden grad, at få den i gang igen.

Båden står på land i Køge hvor den kan ses. Vi sælger båden fordi vi har fået andre interesser, og derfor ikke kan afse den tid der nu skal til for at have træbåd.

Til båden hører.

En del forskellige sejl (ingen er nye)

2 storsejl, 1 stormfok, 2 forsejl, 2 mellem genuaer, 1 stor genua, 1 spiler, 2 ankre, 3 fendere, Cockpittelt.

Et solidt telt i jern med presenninger. Er par hynder og pøller, 2 flag, 1½ planke bordtræ + diverse alle mulige småting til båden kan følge med ved interesse. Nødblus.

Pris 10.000

Kontakt:

Ole Horsbøl

Telefon: 30-26 34 55

E-mail: ole_horsboel@hotmail.com



Knud H. Reimers "Blue Peter", 28' platgatter WANDA

Lidt højtravende – tales der om, at man som ejer af et klassisk fartøj, kun har det til låns..!? Så efter 16 gode sæsoner er det nu, jeg skal slippe WANDA's forøjninger, og lade en ny ejer få fornøjelsen af et historisk dansk / svensk lystfartøj.



Bygget på Orust, Sverige 1959. To svenske ejere, og jeg er siden 2007, den tredje danske ejer.

Kravelbygget i hvidmalet mahogni på askesvøb. Glasfiber dæk.

8,60 x 2,44 x 1,43 m. Deplacement ca. 4,3 tons.

Storsejl og rullegenua ca. 42m²

Ekstra stor- og forsejl kan medfølge.

Skal tilpasses.

Volvo Penta MD2010, 2 cyl, 10 HK, 320 timer

Dieseltank ca. 15 l

Vandtank ca. 40 l.

Mahogni aptering. Højde i salon 1,75 – 1,70 m. Pantry m. vask og ORIGO dobbelt kogeblus. 2 køjer i salon. Klapbord. Bøjle garderobe til bb og trådkurve til stb. 2 køjer i forkahyt samt kemisk toilet.

2 ankre. Kæde. 4 fendere. Mange forøjninger. Cockpit presenning og – telt. Badestige. Klapbord i cockpit. Selvstyrrer. 12v køleboks. Redningsveste. Sejlerveste.

Båden ligger sommerklar i Træskibshavnen i Aarhus.

Pris: 97.000,- kr.

Kontakt Kurt Wilkens. +45 22 38 72 05.

kurtwilkens47@yahoo.dk

Peti krydser

Bådtypen Peti er forstudiet til den meget kendte og velbyggede Bianca 27 - og båden, der er navngivet Peti, udbydes nu for salg.

Båden står for tiden på land under tæt preseningshus.

Båden er tæt og er løbende blevet vedligeholdt af ejer siden 1988. Bådkonstruktør: Svend Åge Christensen.

Bådeværft: Stige Ø Bådebyggeri, Odense.

Byggeår: 1959

Byggemateriale: Mahogny på eg. Længde: 8.62 m. Bredde: 2.3 m. Dybgang: 1 m. Deplacement: 3.5 t.

Rigtype: Bermuda. Sejlareal: 38 kvm. Storsejl, genua, krydsfog og spiler medfølger.

Der er indbords motor af typen Albin O21 12 HK.

Findes her i DFÆL's fartøjsregister: <https://defaele.dk/fartoejsregister/peti>

Skal ses.











Pris-idé: 50.000 DKK

Henvendelse til Lars Hemming Dideriksen på mail: ld@preclinicalservices.dk eller susclod@gmail.com

Mobil +45 2325 5803 eller +45 2680 9081



På kryds og på tværs og vandret

	1	56°14,6N 10°20,7E	YNGSTE	AGN	FIRMA	MÅL- ENHED	KJOLE UDTRYK	NRD. KRYDSE	TILMED	STILLING	DRENG		SLIDT	TARV		AU-PAIR PIGE	FRA	PERFECT
NK D 44												VÆM- MELSE 2 ENS						
55°10,6N 11°38,6E			1				↓								LUFTSYN KIKSET			
JORD- LAG			BIL MÅL			KENDE- TEGN		2					→					
38 M² SPIDS- GATTER			7		→			METAL	KRAFT			DRENG					3	SLANK SPIDSGAT- TER
2 ENS			STILLING	UDBRUD					UNION KATTE- POTER			FESTER 						
LAND					KARAK- TER	→	HOLDE MUND MÅL			1			LENE SØRENSEN					M/ÆNGDE
MARK			LITER ADVAR- SEL					6		FORK. NY...	4		ORGANI- SATION CIPFER			MÅLER		
	DRENG	SØLV UMAGE			3								KÆLE- NAVN LARM					STEDDORD
MELDING				FRED		FORENING	VOD 3 UENS					STEDDORD ENG. ET				2 ENS IDIOT		
LAND				SKIBS- LADNING						FORFAT- TERINDE KORT				BUNDT GERMA- NIUM				
UDRÅB		PADLE		LAVVANDE			5			Ø LIGATUR			PIGE					
KREBS- DYR							DFÆL- MEDLEM											

- 1 Årets harpunlog-modtager
- 2 Gallafest i Vestre Fængsel
- 3 Kølbådstype konstrueret 1898 af Alfred Benzon

Navnene på indsenderne bliver samlet i en pulje med ét lod pr. rigtig løsning. pr. nummer. I forbindelse med generalforsamlingen bliver der trukket lod blandt de rigtige svar om præmien, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.
Altså: du får op til fire lodder, hvis du løser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

Gorm

Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 1. november 2023.

Husk navn og adresse

1 2 3 4 5 6 7

I Finland bygges der stadig nye træbåde. Denne skønne dagsejler kaldes Nordwind 20 og er fra Jakobstads Båtvarv. Båden er 20 fod og har sænkekøl. Bermudariggen er 15 kvadratmeter, og bådens deplacement godt 500 kg.

