

Victoria bliver reddet



Kursen er rigtig. Tag med til sommerstævnet 2013

Restaurering af Victoria

Del 1

Af Vidar Illum

"Jeg har hørt fra én på havnen, at én, der hedder Vida – eller noget i den retning, er ved, at lave en farlig masse på en gammel 7 meter".

Nu skal man ikke altid tro på alt, hvad man hører, men det passer meget godt. Så på opfordring og lidt pres fra nogle af dem, der har hørt noget, kommer her historien om restaureringen af Victoria fra 1918.

Victoria tilbage i familien

Historien starter med min morfar Ole Hansen, der var skibs- og bådbygger. Han havde en aftale med ejeren af

Victoria, Gunnar Svensson om, at han kunne låne båden frit mod at vedligeholde den, hvilket sandsynligvis er årsagen til, at Victoria har overlevet frem til i dag.

Min morfar var dermed den første i familien, der sejlede med hende, hvilket han gjorde fra 1931 og frem til sin død i 1964. Min morfar var en dygtig bådbygger, som blandt andet var med til at bygge 10 meteren Rita IV for Kong Christian X i 1926. Desuden havde han blandt andre Poul Molich i mesterlære.

Min mor, Inger Illum, har også sejlet med Victoria fra hun var helt lille. Hun fortæller, at hendes sommerferier



Victoria stod beskyttet under et telt ved Ryparken på Østerbro i København

som barn blev tilbragt med at sejle Danmark tyndt i Victoria, og da hun som ung læste til eksamen foregik det ofte i Victoria, hvor hun kunne læse i fred og ro. I dag er jeg selv den lykkelige ejer af Victoria, hvilket gør mig til 3. generation i vores familie som (forhåbentligt snart) kommer til at sejle med hende.

Kærlighed ved første blik

Lettere arveligt belastet i Frem regi, hvor jeg er 4. generation, begyndte jeg for et par år siden at lede efter de både, som familien havde sejlet med. De fleste var naturligvis gået til. Dog fandt jeg min onkels båd *Ambition*, en 7mS fra 1918 i Norge, som ejerne desværre ikke var villige til at give afkald på. Til gengæld inviterede de mig til Bergen for at sejle med *Ambition*. Og så var jeg "solgt" til meterbåde.

Nå, men en kold vinteraften i 2010 efter et tovværkskursus i Frem hos Gorm Boa, faldt snakken på de gamle både. Jeg fortalte Gorm om min mislykkede jagt på familiens gamle både, hvorefter Gorm lidt henslængt sagde: "Du kan da bare købe Victoria".

"Eksisterer den stadig?", fik jeg vist sagt meget højt.

"Ja ja da", sagde Gorm, "den står ude i et telt på Ryvang kaserne. Der er vist nogle pensionister, der har gået og bygget på den, men projektet har ligget stille i en del år".



Familietur i Victoria. Den lille pige på skødet er min mor



Victoria under sejl. Vi ser de smukke linjer i A. Witts konstruktion. F 5 i sejlet betyder at båden er registreret i Øresunds Sejlklub Frem som nr. 5

En halv time senere holdt jeg i min bil ude foran den gamle Ryvang Kaserne. Jeg kan huske, at jeg nåede at tænke, hvad laver du egentlig her?

Inde bagved pigtrådshegnet kunne jeg se et buet entreprenørtelt. Det passede nøjagtigt på Gorms beskrivelser. Og så gjorde jeg noget, man ikke må, jeg hoppede over pigtrådshegnet, løb hen til teltet og kravlede ind under teltdugen. Inde i det mørke telt tændte jeg min lommelygte, og der stod hun. Det var vel en slags kærlig-



hed ved første blik. Min kone mener i hvert tilfælde, at hun er røget en plads ned på prioritetsranglisten, efter jeg fandt Victoria.

Et par dage efter fik jeg kontakt til Kurt Grønborg, som var en af de pensionister, der havde været med til at restaurere Victoria. Der gik ikke mange minutter, før Kurt så mig som Victorias redningsmand. Projektet var nemlig gået i stå i 2007, da Kurts kammerat og ankermand i projektet, Finn Thøgersen døde. Samtidig var kassen tom, og det var svært at få flere midler.

På daværende tidspunkt havde de skiftet alle spanter og svøb samt lagt ny mahogni beklædning på. Der var også rigtig mange originale dele i Kurts kasser samt alle de originale dokumenter på båden, hvilket var lidt af et fund.

Kurt satte mig i forbindelse med de egentlige ejere nemlig SSBU. De "lugtede desværre straks guld" og så begyndte en meget lang og sej forhandling. Undervejs i vores forhandling satte SSBU Victoria til salg i Dfæle-bladet. Men nu er jeg altså ikke typen, der giver op, så efter et års forhandlinger kunne jeg til sidst underskrive købsaftalen.

Jeg havde i mellemtiden fået kontakt til Niels Andersen fra Gilleleje Bådebyggeri. Niels er lidt af en kapacitet inden for meterbåde, og han ville gerne hjælpe mig med restaureringen. Det pudsige var, at Niels viste sig at have stået i mesterlærer hos Poul Molich, som i sin tid stod i mesterlære hos min morfar.

I august 2011 blev Victoria flyttet fra Ryvangen til Gilleleje. Kurt kneb en lille tåre, da vognmanden kørte af sted med Victoria, men det havde jo også været hans "barn" de sidste mange år. Han



Kurt Grønborg, til venstre, og Finn Thøgersen havde gjort en stor indsats for at renovere Victoria, men projektet var gået i stå, da Finn blev syg og døde.



Victoria med min morfar ved roret

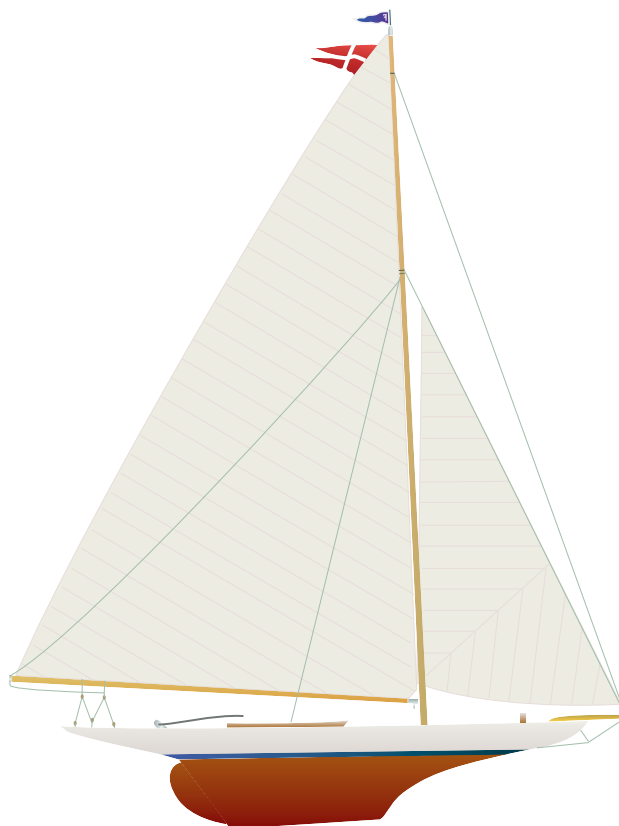
følger stadig aktivt med i restaureringen og ringer ofte til mig for at høre, hvordan det går.

Så begyndte arbejdet med restaureringen, men det viste sig hurtigt, at det ikke er bare lige at restaurere en ældre dame fra 1918.

Fortsættelse følger...

FAKTA OM VICTORIA

Victoria er en 7mS fra 1918, der er tegnet af konstruktør Anton Witt i 1917. Han tegnede den til skibsreder og ingeniør Valdemar Henckel, der var Kalundborgs svar på Mads Skjern, til kampen om Øresundspokalen i 1918. Victoria er bygget på Kalundborg Skibsværft som var ejet af Valdemar Henckel.



Victoria var tegnet til kapsejls – uden kahyt



Sommeren bød på flotte arrangementer og godt vejr

Restaurering af Victoria Del 2

Af Vidar Illum

Som lovet kommer her lidt mere om restaureringen af Victoria 7mS fra 1918.

I august 2011 blev Victoria kørt fra Ryvangen kaserne op til Gilleleje Bådeværft, hvor et nyt kapitel skulle begynde. Victoria blev forsigtigt løftet over på en vogn i Gilleleje Havn og kørt ind i den ene hal ved siden af en tysk 12mR Anitra fra 30'rne.

14 dage efter kom bådbyggeren Niels imidlertid med en lidt dårlig nyhed. Han havde fået en ordre på en helt ny eldrevet kanalturbåd til København, som han forståeligt nok ikke kunne sige nej til. Det betød, at Victoria rykkede tilbage i køen på værftet, og der kom til at gå to år, før vi kom rigtigt i gang.

Heldigvis er der en hel del andre ting på en båd, som



Victoria på vej mod det fjerne mål

man kan gå i gang med. Men jeg har også erfaret, at det er en meget dårlig ide, da det kan betyde, at man kommer til at lave en masse ting om.



Jørgen Jensen og Kristen Barfod i Frederiksdal Bådebyggeri har lavet mange løse dele til det omfattende projekt

Så et godt råd til dem, der restaurerer gamle træbåde er: Lav tingene i den rigtige rækkefølge, så skal du ikke senere lave en masse ting om.

Godt samarbejde med Frederiksdal Bådebyggeri

Via Gorm Boa fik jeg kontakt til bådebygger Jørgen Jensen, som mange af jer sikkert kender. Jørgen arbejdede på det tidspunkt sammen med Kristen Barfod fra Frederiksdal Bådebyggeri, og de ville gerne hjælpe med at genskabe skylight, forluger, skydekappe mv. De originale dele var nemlig så medtagne, at vi var nødt til lave helt nye. Så i vinteren 2011/2012 blev der bygget i Frederiksdal Bådebyggeri.

Jørgen er virkelig en kapacitet med hensyn til meterbåde og en utrolig dygtig håndværker. Så jeg benyttede lejligheden til at spørge ham om stort set alt inden for bådbyggeri – åbenbart i en grad, at han på et tidspunkt begyndte at kalde mig "Spørge Jørgen". En risiko man gladeligt løber, når man er totalt grøn og bare gerne vil vide så meget som muligt.

Og resultatet var meget vellykket, og derfor blev det



På DFÆLs stand i BellaCenter kunne vi se disse værker

flotte skylight, forlugen og skydekappen udstillet på "Både i Bella" på Dfæl's stand.

I det hele taget var det en rigtig hyggelig tid hos Frederiksdal Bådebyggeri ved Furesøen sammen med Kristen og Jørgen. I 2012 fortsatte vi med at lave bom, bovspryd og en masse andre ting, og når tiden er til det, slår jeg stadig lige et slag forbi Frederiksdal Bådebyggeri til en kop kaffe hos Kristen.

Cockpit-karm

Cockpit-karmen var en af de lidt større udfordringer, vi havde. Jørgen og Kresten havde lige leveret en tilsvarende til en anden båd, så de var klar til opgaven. Den blev lavet af syv lag mahognifiner, som blev bøjet og limet over vores skabelon. Det lykkedes næsten i første forsøg, men så trådte Jørgen i karakter og fik den rettet til. Det har været fantastisk at se Kristen og Jørgen arbejde og at se deres faglige stolthed, når de er færdige med arbejdet.

En lille verden

En dag, hvor jeg havde slået et slag forbi de gæve bådebyggere i Frederiksdal Bådebyggeri, kom Jørgens far, bådebygger William Jensen forbi. Han nærmest stirrede på mig og udbrodt så: "Du ligner godt nok din far!"

"Øh, har du kendt min far," spurgte jeg, for jeg anede ikke, hvem manden var.

"Ja, ja da, vi er jo gamle skolekammerater og har leget sammen nede på FREMs bedding, da vi var små".

Desværre måtte jeg meddele ham, at min far var død et par år tidligere.

"Det var trist," sagde William så, "vi havde det ellers så hyggeligt sammen, når vi var til skolekomsammen."

Jørgen og jeg kiggede på hinanden. Jo tak, det kunne vi godt forestille os.

Beslag og forkromning

Tiden var nu kommet til at få restaureret beslag, mes-singdele, køjer mv. Og hvor gør man så det? Godt spørgsmål, men kom så i tanke om, at jeg i sin tid havde





De forkromede beslag skal gøre det flotte indtryk fuldendt

restaureret og ombygget gamle Folkevogne. Og når vi skulle have repareret nogle af de originale dele, kørte vi op til Per i Farum. Per er en af de få gørtlere, der er tilbage i Danmark, og derfor var det helt naturligt at kontakte ham igen. Per var heldigvis frisk på opgaven.

Jeg var så heldig, at ca. 80 % af de originale beslag, messingdele osv. kunne reddes, herunder køjjer, klamper, bombeslag, rorpind osv. Per gik i gang med at lodde og reparere, og til sidst gik beslagene til forkromeren.

Desværre kunne hængslerne til forlugen dog ikke reddes, så her måtte Per lave helt nye ud fra de gamle. Desuden fik vi støbt bronzebogstaver, som blev forkromet sammen med en masse messingskruer.

Desværre var der forsvundet nogle dele, herunder nogle udluftsventiler og et par klamper. Men en dag, hvor jeg var ude hos Morten fra Københavns Yacht & Motorbådsværft, spurgte jeg, om han havde noget liggende. Det er trods alt et værft, der har eksisteret i mange år

"Jeg mener, at jeg har en kasse stående et eller andet sted," sagde Morten. Det skulle han aldrig have sagt. Nu blev jeg som et "lille barn" og begyndte at plage Morten. Han så opgivende på mig og begyndte så at lede efter kassen. Det var som at finde en skatkiste, og der var "guld" i kisten. Alle de beslag, jeg manglede, var der.

Spørgsmålet var så bare, om Morten ville af med beslagene. Det ville han heldigvis gerne for, som han sagde, hvis de ikke skal sidde på en båd som din – så ved jeg ikke, hvor de skal sidde.

Masten

Den mast, der lå ved siden af båden, da jeg fandt Victoria, var en fyrretræsmast med revner og knaster.

Desværre var der skåret meget af den, idet Gunnar Svensson havde nedrigget båden i flere omgange.

Derfor havde jeg besluttet mig for at få lavet en ny mast med den originale længde på 14 meter. Nu er det ikke alle bådbyggere, der har en mastebænk i den længde, men det havde Morten fra Københavns Yacht & Motorbådsværft. Morten fik fremskaffet noget Oregon Pine i en rigtig god kvalitet, og så gik vi i gang.

Masten bliver bygget op som en firkantet kasse og limet sammen med forskudte samlinger, forstærkninger, rørføringer osv. Der skal bruges en del skruetvinger til en mast på 14 meter.



Når "kassen" er klar, så skal der høvles! Man starter med den firkantede mast, så høvler man den til en 8 kant, så 16 kant og så 32 kant. Samtidig skal masten være tynd i den ene ende og tyk i den anden. Fitness-centeret kan godt vælges fra, når man ser, hvor mange ture fra den ene ende af hallen til den anden, der bliver gået med høvlen (stakkels lærling). Til sidst står den på sandpapir i forskellige kornstørrelser og slutter med 10 gange lak.



Klassisk • **TRÆBÅD**

Nr. 118 · December 2013

Klassisk
møder nyt ...
og gammelt

Restaurering af Victoria Del 3

Af Vidar Illum

Efter en fantastisk sommer i 2013 gik bådebygger Niels Andersen fra Gilleleje Bådeværft i gang med restaureringen af Victoria



Victoria blev kørt ind i den store hall og klodset op. Nu begyndte et stort arbejde med opmåling af båden.

Båden havde desværre "vredet sig", og jeg kunne ikke få målene på tegningen fra 1918 og 1925, hvor der blev sat kahyt på, til at stemme. På et tidspunkt blev jeg så hidsig, at jeg måtte gå ud på havnen og sparke til nogle molesten, og det hjalp faktisk. Jeg startede helt forfra og målte i stedet nede fra blykølen og opefter, og så passede målene.

Jeg fandt ud af, at man i 1925 havde forhøjet fribordet med 12 cm for at få mere plads nede i kahytten, men man havde ikke samtidig flyttet bjælkevægeren med op. Vi besluttede at føre Victoria tilbage til sit oprindelige udseende fra 1918 ved at sænke fribordet med 12 cm. Det betød desværre, at det mahognidæk, som Kurt havde lagt, måtte lade livet. Det gjorde helt ondt, da Niels kørte rundsaven igennem dækket, men det skulle jo til. Niels brugte lidt tid på at "lure", hvordan det hele skulle gribes an med hensyn til opretningen. Og den tid skulle vise sig at være givet godt ud.

Bjælkevægere

De gamle bjælkevægere var samlet flere steder og ikke så stabile. Så for at få rettet båden ordentligt op valgte vi at lave to nye i lærketræ. De to nye bjælker kom fra Gribskov og var godt lagret med en længde på 12 meter, hvilket var en god del af løsningen mht. opretningen af båden.

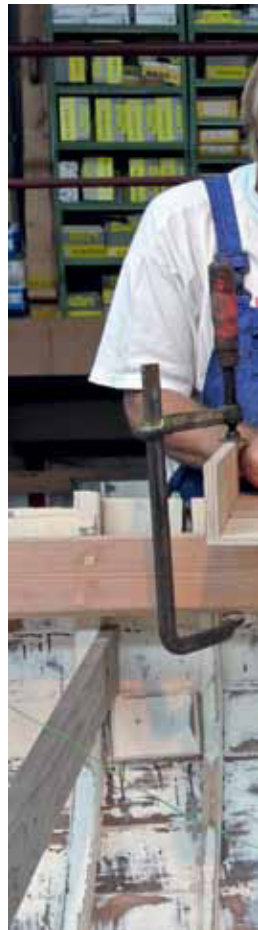
Dæksbjælker og stikbjælker

Niels gik i gang med at lave dæksbjælker og stikbjælker mv. Og der blev savet, høvlet og fræset til den helt store guldmedalje. Alt blev lavet helt fra grunden. Først blev de rigtige planker af lærketræ udvalgt ude i den store bunke

Der skulle et par lærketræsplanker på 12 meter til for at give Victoria nye bjælkevægere



Det er nemmest at slibe og male indenbords, inden der lægges dæk på



foran bådebyggeriet, hvorefter de blev savet op, høvlet og fræset.

Det er fantastisk at følge processen og håndværket fra planke til de færdige dæksbjælker. Niels er en meget dygtig bådebygger, som man kun kan beundre som "voksenlærling fra København", som jeg vist blev kaldt på et tidspunkt.

Da alle dæksbjælker og stikbjælker var lavet og monteret blev det hele skilt ad igen, og så skulle "voksenlærlingen" i gang med at slibe alle delene, inden de skulle lakeres. Efter første slibning kiggede Niels på mit arbejde og sagde venligt, men bestemt: "De skal vist lige have en gang til"

Og så var det på den igen, men det lykkedes da til sidst.

Lakering af dæksbjælker.

Herefter skulle bjælkerne lakeres. Jeg har valgt at bruge Epifanes lak, da det har et godt UV-filter, og da det er den lak, jeg har mest erfaring med.

Lidt lak og slibning lyder måske ikke af meget, men de mange emner, der skulle have hele turen med fem gange lak og lette mellemslibninger, trak alligevel tænder ud.



Maling

Endelig skulle båden slibes indvendigt, og det var lidt af et arbejde. Heldigvis fik jeg opbakning fra nogle gode kammerater, som kom og hjalp mig med at male – det er trods alt lidt sjovere, når man er flere om arbejdet.

Det betød, at alle revner og sprækker blev fuget, og båden fik tre gange maling indvendigt, og vi brugte næsten 12 liter "kutter" maling. Men dejligt at få gjort arbejdet grundigt, når man nu er i gang, og det er trods alt nemmere at male båden indvendigt, når der ikke er aptering og dæk på.

Fortsættelse følger...





Klassisk skønhed genopstår i Gilleleje

Restaurering af Victoria – Del 4.

Af Vidar Illum

Så er der fuld gang i byggeriet af Victoria. Bådebygger Niels Andersen og undertegnede har givet den gas her i januar måned med restaureringen af Victoria.

Dæksbjælker og underdæk

Alle dæksbjælker og stikbjælker er blevet monteret og Niels har lavet forstærkninger til klyds osv.

Vi har lavet nyt underdæk i vandfast krydsfiner som blev malet på undersiden inden monteringen.







Det hele blev prøvesamlet inden den endelige montering med lim og fuger.

Så kom der "stivhed" i båden – underdækket er rent statisk som en "skive" der stabiliserer hele konstruktionen.

Kahytssider

De kahytssider jeg havde lavet med fine huller til køjer havde desværre en lille langsgående revne.

Niels kiggede længe på dem og sagde så "vi er nødsaget til at lave nogle nye".

Av av av...og suk – jeg havde godt nok brugt meget tid på dem, men man skal ikke bruge tid på et dårligt stykke træ. Så blev der savet, høvlet og fræset til den helt store guldmedalje igen.







Cockpitkarm

Cockpitkarmen blev monteret og sat sammen med de nye kahytssider og nu begyndte det, at ligne en båd.

Hækken

Niels fik forlænget Victoria til sin oprindelige længde på 11,35 meter med en massiv hækkloids i mahogni.

Den blev pudset og slebet og så kom Ole "Sølv" på banen med sine små stemmejern.

Ole sad møjsommeligt på sin lille stol på stilladset og skar bådens navn ind i hækkloidsen.

Der var kun ét forsøg, men Ole kan sit kram og inden dagen var omme stod der »Victoria ØSF«.

Bådebyggerne måtte lige over og se hvad Ole sad og lavede – og de var ret imponerede.

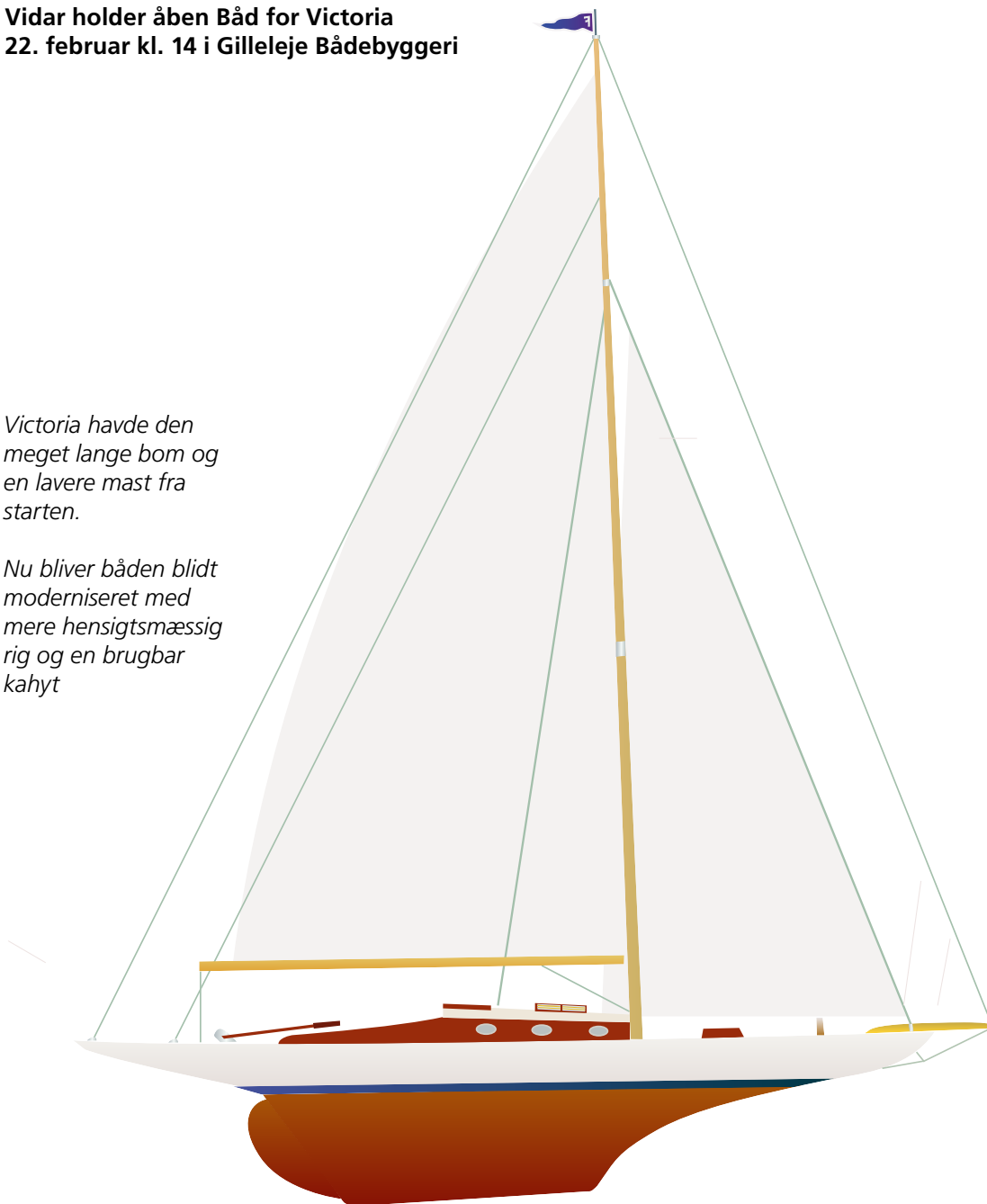
Fortsættelse følger...



**Vidar holder åben Båd for Victoria
22. februar kl. 14 i Gilleleje Bådebyggeri**

*Victoria havde den
meget lange bom og
en lavere mast fra
starten.*

*Nu bliver båden blidt
moderniseret med
mere hensigtsmæssig
rig og en brugbar
kahyt*





Da fuglene dominerede
kapsejlsbanerne

Kom til sommerstævne i Kerteminde



Restaurering af Victoria – Del 5.

Vidar Illum



Der har været stor interesse omkring Victoria siden sidst. "Båd Nyt" bragte en i deres februar/marts nummer hele 8 sider om projektet, og da vi den 22. februar 2014, kl. 14.00 holdt "Åben båd" i Gilleleje, var jeg meget overvældet over, så mange der var fremmødt – Så 1000 tak for fremmødet og interessen for projektet.

Bådebygger Niels Andersen og undertegnede kastede os over teakdækket efter åbenhus-arrangementet.

Teakdækket

Teaktræsbjælken, som vi skar op var over 7,5 meter lang og kunne kun lige løftes af to mand.

Bjælken er ovntørret og har herefter ligget på lager i over 10 år på bådebyggeriet.

Teakbjælken blev savet op, høvlet, afrettet og fræset til, vi til sidst havde de færdige dæksplanker.

Vi fik lavet randplanker, kantlister og "fisk" i mahogni som blev limet, skruet og proppet.

Så var vi klar til at begynde med teakdækket. Der blev lavet kiler og holdere mv. til at holde plankerne på plads med.

Victoria ændrede udseende efter vi havde lagt de første par rækker teakplanker, nu kom de lange rene linjer frem – det blev udseendet ikke ringere af.

Der er en hel del tilpasning, som skal laves i enderne, med hag osv. og det tager tid. Til gengæld er der ikke mange stød p.g.a. plankernes længde, hvilket også gør dækket lidt ekstra fint.

Kistebænkene

Niels fik lavet bænkene i mahogni færdige, og så gik jeg i gang med at lakere dem indvendig, inden vi samlede dem. Det viste sig, at være en rigtig god ide. Der er ikke særlig meget plads i en kistebænk.

Sejlene

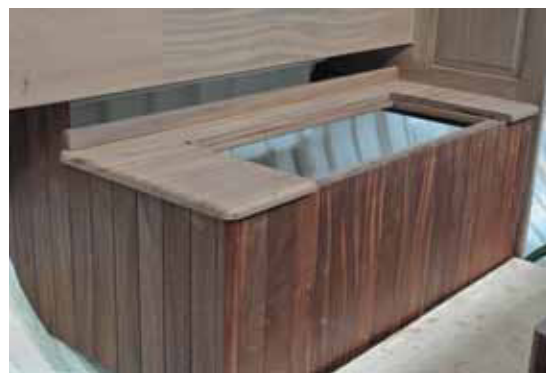
Sejlene er dimensioneret af Henrik Søderlund fra North Sails og jeg fik lagt dem i ordre her i april.

De skal laves i "gammel stil" syet i baner, torværk i hjørnerne osv. Henrik har lavet den del sejl til meterbåde før, dog mest 6 meter og 12 meter både.

Fortsættelse følger...









Tema:

Juniorbåden

Kerteminde-stævnet



Restaurering af Victoria – Del 6

Af Vidar Illum

Efter en lang vinter og et godt forår med fuld fart på bådebyggeriet i Gilleleje, besluttede Niels og jeg at stoppe restaureringen og holde en god lang sommerferie. Inden vores ferie deltog vi begge to i Sjælland Rundt på hver sin båd, og der blev hurtigt udstedt "håneret" på værkstedet til den, som fik den bedste placering.

Det blev så Niels som fik "håneretten" med en flot andenplads mens jeg og min båd måtte nøjes med en 5. plads.

Den gode sommer og pause i bådebyggeriet var tiltrængt – specielt når projektet er så stort. Så vi startede med fornyet energi efter ferien.

De sidste teak-stave blev lavet og lagt. Så blev det hele pillet op igen, for derefter at blive limet ned med epoxy, skruet og proppet.

Hele dækket blev herefter slebet af med korn 100, og så kunne man for alvor begynde at fornemme det færdige dæk.

Forsættelse følger...







Sylvig i Skotland



Klassisk skønhed fra England

Restaurering af Victoria – Del 7

Af Vidar Illum

Fugning af teakdækket

Teaktræsdekkeket var nu endelig lagt og på plads, og så gik vi gang med at fuge dækket.

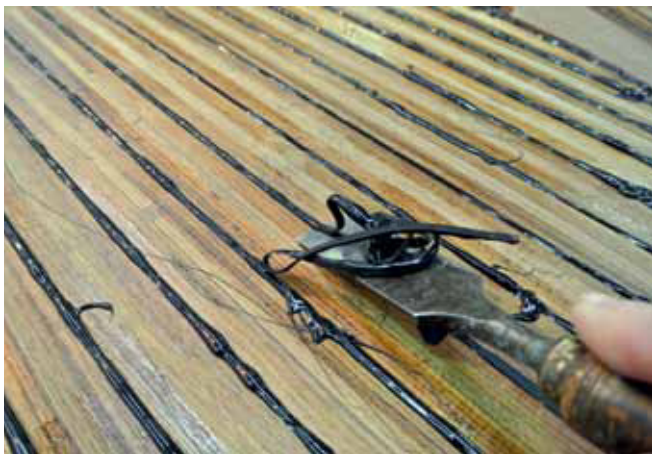
Fugerne blev rensed op for limrester og støv mv. og så gik jeg i gang med at prime alle fugerne.

Niels havde fundet den store trykluft-fugepistol frem og gik nøjsomt til værks med fugningen. Der er ret mange løbende meter fuge der skal lægges, men Niels er en rutineret herre og hele dækket var fuget på en formiddag.

Fugen stod herefter i en uge for at tørre og hærde op. Herefter skrællede jeg den overskydende fugemasse af med et skarpt stemmejern. Vi lod fugen stå endnu en uge og så gik jeg i gang med Festool Rotex maskinen som i øvrigt er et fantastisk stykke værktøj, når man har træbåd. Fugerne var blevet superstærke, og der skulle virkelig lægges kræfter i for at slibe dem ned.

Victoria havde igen ændret udseende, efter vi havde fuget dækket, og det blev udseendet ikke ringere af.





Kistebænkene

Jeg var nu blevet færdig med at lakere kistebænkene indvendig, og vi fik dem samlet og limet låg på.

Niels havde lavet optagelige bunde, som var blevet malet og lagt på plads. Bænkene har fået en fornuftig størrelse – selv Niels kan være nede i dem.

Skydekappen

Vi gik i gang med at få skydekappen til at passe på Victorias nye ruftag. Normalt laver man skydekappen efter bådens ruftag, men nu måtte vi gøre det omvendt, idet skydekappen var lavet. Det var ikke "bare lige" og krævede lidt gennemtænkning, men også her kom Niels med løsningen og det endte med en meget fin løsning.





Ruftaget

Niels havde lavet fine profilbrædder til ruftaget som jeg havde malet hvide på undersiden (kahytso loftet) inden de skulle monteres. Brædderne blev skruet og limet på. Så blev brædderne skåret til og slebet på oversiden. Alle samlingerne blev fyldt op med epoxy for at få en ensartet overflade, og som så blev slebet igen. Så blev der monteret "lærred", og det hele blev fuldspartlet.

Rundgangslisten

Som overgang mellem ruftaget og kahytssiderne skulle der monteres en rundgangsliste i mahogni.

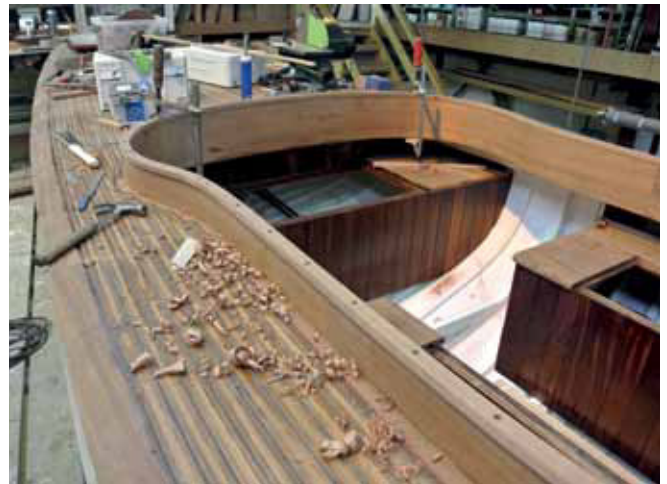
Listerne blev lavet med en lille fals ind mod kahytssiderne, så de kunne trykke "lærredet" ind mod kahytssiderne. Listerne blev herefter limet og proppet. De fire hjørner krævede dog en hel del bearbejdning og Niels mente, at det nok blev Danmarks dyreste hjørnelister...

Cockpitkarm

Som afslutning på cockpitkarmen skulle der monteres en liste i mahogni hele vejen rundt.

Listen blev varmet og bukket og til sidst limet og proppet.

Fortsættes...





Runabåden er blevet
international historie

Klassisk
TRÆBÅD

Nr. 123 · Februar 2015

LÆNGST MULIGT I EGEN BÅD
De første folkebåde

Restaurering af Victoria – Del 8

Af Vidar Illum

Der har været travlhed med husbåde, fiskekuttere, færger, lystbåde og så selvfølgelig Victoria i Gilleleje Bådebyggeri og vi har fået rykket på den del ting.

Lønningsliste

Efter fugningen og slibning af teaktræsdækket blev der lavet afslutninger mod fribordet med kantlister og løngangslister med fine små spygat i mahogni. Kantliste til hækken blev lavet i lamineret mahogni, og afslutning blev super fint.

Smeden

”Terser” som han kaldes på værkstedet er smed hos Gilleleje Bådebyggeri og han har haft travlt det sidste stykke tid. Han har svejset et nyt stævnbeslag i rustfrit stål efter min papmodel. Beslaget blev så kørt til gørtleren som polerede det op – så nu nænner man næsten ikke, at sætte det på. Så har han lavet ny dieseltank igen efter min papmodel samt beslag til roret, stævnrøret samt nyt motorfundament og mange andre fine ting.

Det er altid en fornøjelse, at arbejde med rigtige dygtige fagfolk.

Motor

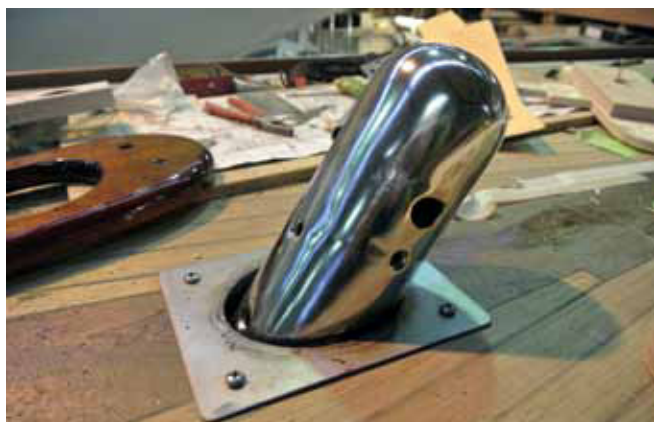
Den gamle motor var blevet solgt langt tid før jeg købte Victoria, så vi måtte ud og købe en ny.

Valget faldt på en lille Yanmar indenbords dieselmotor med 8 HK. Som sagt fik vi svejset et fint motorfundament, som blev placeret lige ved nedgangen til kahytten.

Ror

Da jeg overtog båden var der et nyt ror lavet i krydsfiner beklædt med glasfiber, det var så tungt, at der skulle to mand til bare at løfte det. Formen af det var heller ikke korrekt, så Jørgen Jensen lavede et nyt i eg med den rigtige form. Problemet var så bare med et massivt ror er,





at det kan "slå sig" og det var blevet meget tykt for at opnå styrke. Da tredje gang er lykkens gang, besluttede vi derfor, at lave et nyt ror med en rorstamme i rustfrit stål som blev integreret med den originale rorpind fra år 1918. Det er så heller ikke "bare lige", men Niels og Terser var de rette folk på opgaven.

Lak

Vi var nu langt om længe klar til, at kunne begynde lakeringen efter en hel del slibearbejde.

Det første lag var halvt lak og halvt fortynder som trængte godt ind i træet.

Efter denne behandling havde de små fine "fimrehår" i træet rejse sig, og så skulle der slibes igen.

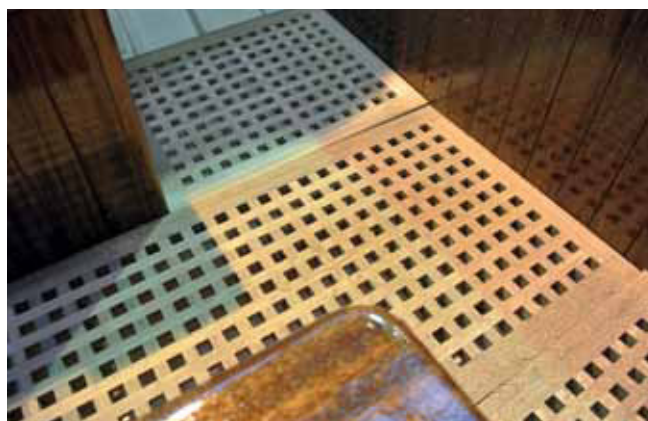
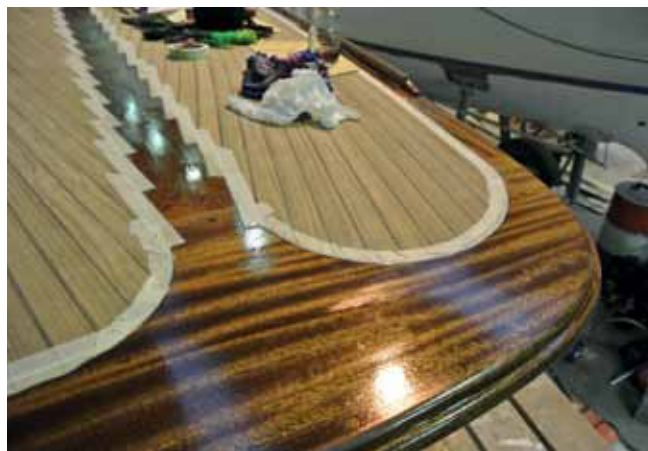
Så blev der bygget lag på lag af lak på med mellem-slibninger. Jeg kæmpede dog lidt med temperaturen i bådhallen som ikke var høj nok og så måtte jeg fortynde mig ud af det. Men der er langvej endnu til de 7-8 lag lak (Epifanes).

Dørk

Niels gik i gang med en ny dørk i teak. Der skulle laves tre sektioner, en langsgående og to sidestykker.

Jeg skulle hilse og sige, at det ikke er "bare lige", at lave risteværk i teak. Men med bådebyggerens fagkundskab og tålmodighed blev resultatet selvfølgelig super flot.

Forsættes...





**Nyt tilbud om
forsikring**

Alle er på mærkerne ved starten i Helsingør

Restaurering af Victoria – Del 9

Af Vidar Illum

**"Er I ikke snart færdige med den båd ? "
- Det er der mange der har spurgt mig om.**

Jo, men ting tager tid, specielt når man skal specialfremstille alle ting, som Niels bådbygger siger.

Kølplanke

En af de ting, som har taget meget tid var udskiftningen af kølplanken. Vi startede med at hæve hele båden og vognen op med donkrafte. Så byggede vi 2 tårne/stilladser i hver ende af båden som skulle holde skroget oppe. Blykølen blev så frigjort fra skroget, hvorefter blykølen og vognen blev sænket ned, mens skroget blev stående tilbage på stilladserne. Blykølen og vognen blev kørt væk ud under det forreste tårn.





Da blykølen vejer 2,7 tons, er det ikke en, man bare lige svinger rundt med, så den måtte trækkes ud med en gaffeltruck.

Så blev den gamle kølplanke savet ud og fjernet. Vi måtte også fjerne et par af de nederste planker for at kunne komme til at arbejde. Niels fandt en meget fin egetræsplanke som kunne anvendes som ny kølplanke. Det er en tung "fætter" som kun lige kunne løftes af to mand. Efter forarbejdelse og en del "asen og massen" kom den på plads oppe under skroget og blev fastgjort med nye rustfri bolte.

Så blev blykølen igen kørt ind under Victoria og hævet op på plads med donkrafte og derefter monteret

med nye rustfri kølbolte.

De 2 stilladser blev fjernet, hvorefter båden og vognen blev sænket ned på gulvet igen.

Niels gik så i gang med at lave nye mahogniplanker ned mod kølen. Til sidst blev der kalfatret ned mod egetræskølen.

Lak, lak og lak

Som jeg skrev sidst, var jeg begyndt at lakere alt træværket. I begyndelsen kæmpede jeg lidt med temperaturen i bådhallen, som ikke var høj nok. Heldigvis kom sommeren og med den de højere temperaturer, hvilket hjalp på arbejdet. Det 8. og sidste lag lak blev påført i 28 graders



varme (udetemperatur). Nu var det "sjove" ved at lakere også ved at nå sin ende.

Vandlinje

Vi fandt vandlinjen på den originale tegning fra 1918. Den blev afsat med laser, og det viste sig at passe med vores beregninger.

Fribordet

De sidste uger har vi været i gang med opretningen af

fribordet og skroget. Det viste sig desværre at være mere ujævnt og skævt, end vi havde troet. Så der er blevet slebet en hel del, og det får man ganske simpelt "lange arme" af. Der var kun en vej, og det var med håndkraft og med et langt pudsebræt med korn 60 sandpapir på. Jeg tror aldrig jeg har været så øm i arme og skuldre. Heldigvis fik jeg hjælp af min gode ven Claus. Men der kom et tidspunkt, hvor fagekspertisen hørte op for "voksenlærlingen", og bådebyggeren Niels måtte overtage for at lave den sidste opretning og finish.



Maling af fribordet

Fribordet blev malet inkl. mellemslibninger og spartlinger af små huller mv.

Igen ændrede Victoria fuldstændig udseende og helt klart til det bedre, da fribordet blev malet hvidt.

Nu ligner det faktisk en meterbåd.

Forsættes...



Ebbes Bådebyggeri & Sejlløft eftf.

H.C. Christensensvej 2, 5960 Marstal
Tlf. 62532127

e-mail ebbesbaadebyggeri@mail.com

Web: www.ebbe-marstal.dk

Faciliteter:

Sejlløft
32 t kran
2500 m² Hal
Snedkerværksted
Glasfiberværksted



Vores bådebygger kan hjælpe jer med bla.

Restaurering
Forsikringsskader
Teakdæk
Flexiteak dæk
Kalfatter-arbejde
Master
Vinteropbevaring

Vores sejlmager kan hjælpe jer med bla.

Nye sejl
Sejl reparation.
Håndsyede sejl
Kaleche



Vi tager os af både de store og de små opgaver



VICTORIA på ny kurs

Superstævne i Svendborg



Restaurering af Victoria – Del 10

Af Vidar Illum (billedtekster af Stig Ekblom)

**Så kom den "Store dag".
Efter 3 års restaurering var Victoria endelig
klar til søsætning.**

Søsætningen

Efter næsten 20 år på land og tre års intensiv restaurering, hvor Niels og jeg havde dannet makkerpar, som bådebyggeren og 'voksenlærlingen', var Victoria endelig klar til at komme i vandet. Vi var begge bevidste om, at det samtidig også var enden på tre fantastiske år sammen på Gilleleje Bådebyggeri. Derfor gik vi lidt rundt om hinanden de sidste dage, indtil Niels pludselig sagde: "Nej, nu skal den altså i vandet".

Og så gik det stærkt. Niels sprang op på gaffeltrucken og trak Victoria ud af hallen og kørte den over til kranen. Stropperne blev sat på, og Victoria blev forsigtigt løftet op af vognen, hvor den havde stået de sidste mange år. Det var meget surrealistisk og nervepirrende, da den svingede ud over kajen i Gilleleje Havn og ramte sit rette element. Da Victoria ramte vandet, sprang Niels ombord for at se hvor meget vand, der kom ind. Der var kun

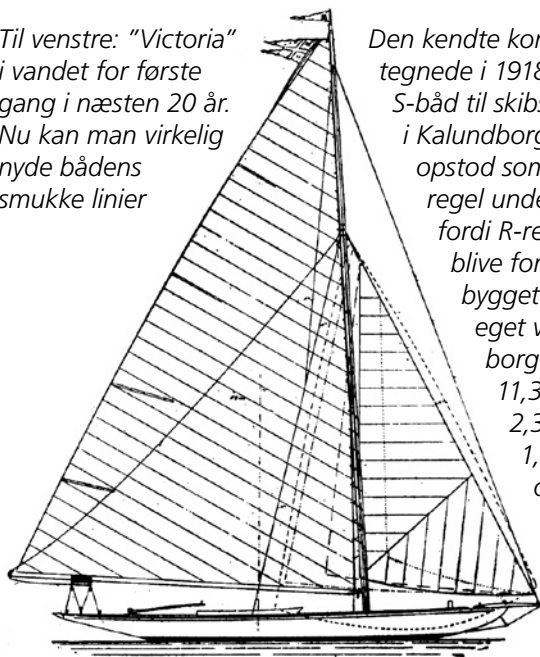


Vidar Illum kom i sin fine tale ved søsætningsreceptionen ind på, at båden nu har tilhørt tre generationer – og at han håbede at den fjerde ville overtage. Sønnen Mads på trucken (t.v.) svarede uden tøven "Yes"





Til venstre: "Victoria" i vandet for første gang i næsten 20 år. Nu kan man virkelig nyde bådens smukke linier



Den kendte konstruktør A. Witt tegnede i 1918 en 7-meter S-båd til skibsrederen Henckel i Kalundborg. S-reglen opstod som skandinavisk regel under 1. verdenskrig, fordi R-reglen ikke kunne blive fornyet. Båden blev bygget på Henckels eget værft i Kalundborg. Bådens mål er: 11,35 m længde, 2,30 m bredde, 1,47 m dybgang og et deplacement på 5 tons

to-tre små vandstråler, som heldigvis stoppede efter nogle få minutter.

Og det var et fantastisk syn, der nu lå i vandet og skinnede i solskinnet, og vi var meget glade og stolte. Jeg havde hentet min mor, som jo havde sejlet med Victoria hele sin barndom, og for hende var det en stor glæde langt om længe at se Victoria på vandet igen.



Så skønt at se det pragtfulde håndværk, som Gilleleje Bådeværft har udført

Mast og rig

De følgende par dage gik med at sætte mast og riggen på, hvilket dog krævede et par ture op og ned i liften for at få det hele på plads. Søren fra Seldén Mast i Humlebæk var behjælpelig med nye vanter mv. til riggen.

Søsætningsreception

Fredag den 1. juli 2016 mødte over 120 gæster til vores søsætningsreception i Gilleleje. Trods gråvej og lidt regn blev det en fantastisk dag på Gilleleje Havn med grillpølser, kolde fadøl og skipperpiber i hyggeligste selskab med familie, bådebyggere, venner og sejlentusiaster. En kanonsalut blev det også til, så det kunne høres i hele Gilleleje. En stor tak til alle for det fantastiske fremmøde.

Den første sejlads

Et par dage efter søsætningsreceptionen kom Henrik Søderlund fra North Sail forbi og hjalp med at få sejlene monteret på riggen, og så var vi klar til den første test-



En fuldblods racer som "Victoria" kan også bruges til at bade fra – og det er sønnen Mads rigtig glad for



Vidars mor, Inger Illum, har sejlet med "Victoria" i hele sin barndom – ikke underligt at hun var glad, da hun genså båden i dens rette element

sejlsads. Både Niels og jeg havde sommerfugle i maven, for det var nu, at Victoria skulle stå sin prøve, og jeg havde kun min mors ord for, at Victoria sejler godt. Da vi sejlede ud fra Gilleleje Havn for motor, var jeg godt nok nervøs. Da vi satte sejlene, blæste det 8 m/s, og der var en meter høje bølger, men så gik det ellers derudaf. Victoria løb 8 knob på kryds, og vi var oppe på 11 knob ned ad bakken kun for storsejl. Det store spørgsmål var nu, om der var balance i båden.

Da jeg spurgte Niels om, hvordan han syntes den sejlede, svarede han efter en meget lang pause: "Den sejler bedre end forventet" – og så var jeg klar over, at alt var, som det skulle være, og at der var meget balance i båden. Victoria sejlede som en drøm, så vi var to meget glade venner, der sejlede i havn efter en fantastisk prøvesejlsads.

Tilbage til Svanemøllehavnen

De følgende dage fik vi lavet de sidste justeringer på Victoria, og en smuk sommerdag i juli satte Søren (Elvis) og jeg sejl ud for Gilleleje og satte kursen mod Svanemøllehavnen. Vi havde, som man skal, "Kronborg om styrbord", når man sejler hjem efter en "lang rejse". Hjem til Øresunds Sejlklubben Frem og Svanemøllehavnen, hvor Victoria har ligget i over 60 år. En fantastisk dag at sejle tilbage til der, hvor det hele startede.

Wessel & Vett Cup

I anledning af KDYs 150 års jubilæum og Wessel & Vett Cup 2016 for meterbåde stillede vi for første gang op med Victoria i en distancesejlsads mellem Skovshoved og København Havn. Vi havde sejlet hele ugen med den tyske 12 mR Anita, så vi var i god form og havde spileren oppe for første gang, og vi endte med at tage førstestævningen i vores klasse.

Familien

En ting er, at man selv er begejstret for noget så dejligt som gamle træbåde og sejlsads, noget andet er at få familien til at få den samme begejstring. Jeg startede med at have ungerne Mads og Karoline med på en overnatning i båden... sådan med tæpper, puder, slik og hygge. Det blev heldigvis en kæmpe succes.

Efterfølgende har vi sejlet ud i Svanemøllebugten, kastet anker og badet fra båden samt sejlet til Flakfortet med grill og lommelygtetur i de mørke gange. Desuden har vi flere gange spist aftenmad i båden (uden at sejle) og selv min bedre halvdel har været med ude og sejle på en af de rigtig gode sommerdage, men hun kræver nok lidt mere bearbejdning, inden hun helt overgiver sig.



"Victoria" og dens besætning har straks kastet sig ud i såvel Wessel & Vetts Regatta som Kjøbenhavnernes aftensejlsads



Passat - en helårsglæde



2017- Stævnet i Skælskør lokker i juli

Victoria vandt "Runner-up" i Classic Boat Award 2017 i London

Først og fremmest 1000 tak for alle jeres stemmer på Victoria!

Vi var i forbindelsen med nomineringen af Victoria blevet inviteret til "Classic Boat Award 2017" i London, så Søren Moesgaard og jeg tog flyveren fra København til London for at deltage.

Award Showet blev holdt i en af verdens ældste yacht-klubber – The Royal Thames Yacht Club, som ligger lige ud til "Hyde Park" i et af de dyreste områder i London.

Klubben har selvfølgelig Chesterfield-sofaer, mahognipaneler på væggene, bar med bartender, reception og luksus værelser for "members only".

Det var en såkaldt "Champagne-reception" og i

åbningstalen blev det bemærket, at der i år var kommet utrolig mange stemmer "from the area around Copenhagen" og 1000 tak for det.

Det var dog juryen, som havde den endelige afgørelsen og derfor blev nr. 1. som forventet "Mink" som tilfældigvis var hovedsponsorens båd og som tilfældigvis også sad i juryen.

Men det er jo sådan det fungerer :-)

Endnu engang tak for alle, som har stemt og bakket op omkring afstemningen, og tak til Søren som hjalp med at drikke al deres champagne!

Bedste hilsner fra

Vidar & Victoria



*Vidar Illum stråler om kap med sølvtøjet.
En fantastisk flot placering i det internationale selskab*