





Fra redaktionen

Da vores redaktør, Poul Silberg, er blevet indlagt med en alvorlig sygdom, har vi set os nødsaget til midlertidigt at flytte redaktionen til Kerteminde.

Vi beklager den opståede forsinkelse og håber meget, at Poul snart vil være frisk igen.

Stof til næste blad sendes til vor midlertidige redaktion senest medio februar, adresse:

**Henning Wind-Hansen
I.A. Larsensvej 5
5300 Kerteminde
tlf. aften: 65 32 44 74**



Træffestævne i Nykøbing Mors

I begyndelsen af juli blev skuden gjort klar til sommerens rejse som i år var bestemt for Limfjorden. Grunden til at sætte kursen mod Limfjorden var at DFÆLs træffestævne var bestemt afholdt i Nykøbing Mors i dagene 8. - 11. juli og grunden til at afholde stævnet i Nykøbing var først og fremmest at besøge denne del af landet og næst at man i Nykøbing kunne fejre 150 års havnejubilæum.

Vi havde bestemt os for at sejle fra Kerteminde, søndag d. 4. juli men udsatte afrejsen til mandag på grund af dårligt vejr og der var jo god tid endnu.

Mandag formiddag var vejsituationen ikke meget bedre, men vi bestemte os for at sejle i stiv blæst fra V-NV. Kl. ca. 23 havde vi Grenå tværs og stadig samme vejr, vi fortsatte ca. 10 sm og blev her ved så gennembanket, at vi vendte om og sejlede i havn i Grenå.

Tirsdag og Onsdag gik tiden med at vente på bedre vejrforhold, spadserer ture og holde møde med DFÆL-medlemmer, der ligesom os fandt vejret for barskt til at sejle over Ålborg bugt.

Onsdag aften lovede vejrmedlingen bedring, og vi begav os afsted med det mål at holde på til vi nåede Nykøbing Mors.

Efter 24 timers anstrengende sejlads, under sejl til Hals og herfra med motor nåede vi frem til Nykøbing Mors beklageligvis en time for sent til at deltage i åbningen af stævnet.

Der var til stævnet tilmeldt 32 både, hvoraf kun nogle få var nået frem til torsdag aften.

Mange skippere havde fra forskellige havne givet melding pr. telefon, at de under de givne vejrforhold ikke regnede med at kunne nå frem til Nykøbing.

De ekstreme vejrforhold betød at stævnet blev afviklet med 20 deltagende både. Vore værtsfolk i Nykøbing havde gjort et stort og godt forarbejde og der var meget fine faciliteter for afvikling af et træffestævne.

Fredag var udsat til vurdering af bådene, en vurderingskomite, bestående af to af



Forsidebilledet
Harpunlogvinderen 1993 - GIGA

vore egne folk og fire lokale bådebyggere gjorde et godt stykke arbejde og fandt i løbet af dagen frem til de både som blev præmieret med plaketter og heriblandt en harpunløg.

Kl. 18.00 samledes deltagerne til årsmøde i sejlklubbens hus. Mødet refereret andet steds i bladet.

Lørdag morgen kl. 0900 mødte man til skippermøde.

Citat fra mødet: vejrmedling skyet med regn 15-20° hård vind fra s-sv, 8-13 m/sek. helt så galt gik det ikke, under sejladserne blev vi begunstiget af forholdsvis pænt vejr og både sejlbåde og motorbåde fik en god sejlads på Limfjorden.



Lørdag aften mødte en festklædt skare af stævnedeltagere og gæster til spisning, uddeling af vurderingspræmier og harpunløg, musik, dans og hyggeligt samvær.

Søndag kl. 11.30 præmieuddeling fra lørdagens sejlads. Arrangørerne kunne uddele en lang række flotte præmier som alle var skænket af lokale handlende og institutioner, det var flot.

Jeg vil slutte min beretning med en varm tak til alle, der var med til at gøre stævnet i Nykøbing Mors til, et på trods af vejrforholdene, godt stævne, specielt vil jeg takke alle i Nykøbing som havde gjort et godt stykke arbejde under planlægning og afvikling.

Henning Wind-Hansen

Beretning fra årsmødet den 7/7-93 i Nykøbing Mors

Mødet begyndte kl. 18.00, formanden bød velkommen og foreslog, at man valgte Helge Møller Spray som dirigent. Helge blev valgt med akklamation og takkede for valget, hvorefter man gik over til bestyrelsens beretning fra den forgangne år.

I forbindelse med bådudstillingen i Fredericia arrangerede DFÆL, sammen med museet for lystsejls en udstilling, hvor vi ved hjælp af billeder og video fortalte om museet og foreningen. Udstillingens klenodie og blikfang var folkebåden Gill, som Hagbardt Knudsen venligst havde stillet til rådighed. Udstillingen, som var opbygget, bemannet og ned taget af DFÆL-medlemmer, var velbesøgt og kunne omkostningsmæssigt klares for ca. 7000 kr.

Årets vintermode blev afholdt i Fredericia sejlkлуб lørdag den 6. marts tilstede var ca. 50 medlemmer som efter af være budt velkommen af formanden fik stillet sult og tørst ved hovmesterens udmærkede frokostbord. Hvorefter orientering om foreningen med diskussion og lidt hyggesnak.

Sidste punkt på dagsorden blev udfyldt af skipper Niels Erik Løkkebø fra Nyborg. Løkkebø har sejlet med de store fuldskibe og han viste film og fortalte om livet ombord, mødet sluttede kl. 18.30.

Bestyrelsen har arbejde med planlægning af træffestævne i Nykøbing Mors, og forberedt næste stævne som vil blive afviklet i Nykøbing Falster, hvor sejlföreningen har 125 år jubilæum.

DFÆL's økonomi har de sidste par år udvist en positiv udvikling og vi har nu økonomisk mulighed for at fremstille og udsende et nyt register, hvilket vi finder meget prisværdig.

Som afslutning på bestyrelsens beretning fortalte Bent Aarre om museumplanerne. Museet har anskaffet en runebåd fra 1910, som man vil sætte i stand med det mål at søsætte Danmarks første museumsbåd i foråret 1994. Man arbejder meget på at finde et egnet sted, med passende lokaler for museet.

Mødet sluttede med nogle få spørgsmål og var indenfor emnerne, forsikring, vurdering af DFÆL både ved stævnet.

William Jensen kunne meddele at en båd med bådebyggerattest vil kunne forsikres og formanden kunne meddele at man i bestyrelsen arbejder med at udforme et vurderingsskema, mere om senere.

Referat H.W.H

Vurdering

Ved vurdering af de fremmødte både i Nykøbing Mors valgtes en vurderingskomite, som bestod af:

Robert Eriksen (DFÆL)

Niels Havborg (Lokal)

Henrik Larsen (Lokal)

Bent Aarre (DFÆL)

Ole Kjærgård (Lokal)

Kaj Kristensen (Lokal)

De tildelte plaquetter til nedennævnte både.

Harpunloggen

Giga

Ib Erdland Sønderborg

Engelsk kutter fra 1898, bygget hos Sibbick - Cowes

Tilstand: Meget fin i betragtning af alder.

Klædning, fribord: Pitch pine bund, svøb: Elm

Fremtræden: Smuk meget velsejlende kutter - kønt ruf. Båden har sjæl.

Bemærkninger: Pragtfuld atmosfære om læ.

Plaketter:

Neptun

Pedersen og Eskildsen Næstved

Stor mtumlertype 1919

Bygget i Bergen

Tilstand: Yderst velholdt

Ændringer: Lobende renovering

Nyt utroligt flot pantry og kortbord i kraftig flot lakeret mahogni

Udførelse: Virker absolut professionelt.

Fremtræder: Dejligt søskib med en høj flot rig. Søgelænder er fjernet.

Eliau

Jensen og Nygaard Aalborg

38 m2 spidsgatter 1936

MSJ Hansen

Tilstand: Super velholdt

Fremtræden: Harmonisk og original

Bemærkninger: Flot klædning - håndtag på dør og skuffer bør udskiftes med mere maritime beslag.



Gill

Hagbardt Knudsen Middelfart

Nordisk folkebåd 1941 F D 2

Danmarks ældste, bygget i Göteborg

Tilstand: Fornemt holdt

Ændringer: Skroget har været i bund - flot rødakering

Fremtræden: Fremtræder som en fuldt original folkebåd

Bemærkninger: Båden er attesteret til Museet

Viffert

L. & J Kofoed Hjarbæk

25 m2 Danabåd 1949

Tilstand: Meget fin - dog trænger masten til en kærlig hånd

Ændringer: Ny kahyt - en aptering - nyt cockpit

Udførelse: Pænt arbejde. Kofoed har brugt 2000 timer

Bemærkninger: Faderen har tegnet båden (spanterids designet efter en død sild!)



Vintermøde i Sundby Sejlforening

DFÆL's medlemmer indbydes til vintermøde
lørdag den 19. februar 1994

Mødet afholdes i Sundby Sejlforening, hvor der kl.
12.00 serveres frokost, pris ca. 50 kr. som betales på
stedet.

Efter frokosten har Bent Aarre lovet at vise billeder og
fortælle om restaureringen af Runabåden. Ligesom vi
vil blive orienteret om, hvordan museumsplanerne
forløber.

Bestyrelsen har planlagt, at der efter Bents foredrag
vil være tid til et oplæg og en drøftelse af foreningens
fremtidige aktiviteter.

Tilmelding senest tirsdag den 8. feb. 94

enten telefonisk til Henning Wind-Hansen

på 65 32 44 74 (efter kl. 16)

eller skriftligt til

Henning Wind-Hansen

I.A. Larsensvej 5

5300 Kerteminde

Museet for lystsejlad

Vær med til at bevare sejlsportens historie

Dansk sejlsport har en meget spændende kulturhistorisk baggrund - lad os hjælpes ad med at fastholde vores fælles kulturarv.

Lystfartøjer fra sejlsportens barndom, dokumentation, fotos, historier og effekter vil snart helt forsvinde, hvis vi ikke sørger for at bevare det bedste, der er tilbage.

Museet for lystsejlad arbejder ihærdigt i praksis på at holde sammen på denne opgave, og er da også nået et stykke vej.

Hvor langt er vi?

Fartøjer anskaffet til senere udstilling: Skroget af skole-båden "Freja". 1914, 7 meter R "Veb", 1913, Berg spidsgatter "Svip", 1935, Kragejolle, "Nutte", 1897, sejlkanoe fra 1940 og et par gamle optimistjoller. Den pragtfulde kutter "Runa" er under renovering hos Nordbjærg og skal være Danmarks første sejrende museumslystbåd. Testamenter: Folkebåd "Gill" fra 1941 og SSA-båd "Svend VI" fra 1924. Hertil kommer bibliotek, bøger, foto og et tegningsarkiv.

Vi har dagligt samarbejde med KDY og DFÆL (Dansk Forening for ældre Lystfartøjer, hvor 500 træbåde er medlem). Også samarbejde med andre museer f.eks. Handels- og Søfartsmuseet. P.Nordbjærgs Bådeværft har givet os gode kontor- og arkivfaciliteter på Skovshoved Havn 14, 2920 Charlottenlund. TLF.:31633767

Nærmeste ønsker

Færdiggørelse af "Runa". Leje/lån af hal hvor bådene samlet kan opbevares midlertidig på betryggende vis. Gaver/testamenter i form af fartøjer, effekter, blade, bøger, fotos, tegninger m.v.

Næste ønske

Et egentligt museum i Øresundsområdet, hvor der kan skabes synergieffekt fra andre museer og hvor mange mennesker færdes.

Hvem har hjulpet indtil nu?

Bla. frivillig arbejdskraft, fonde, P.Nordbjærg, Tuborg (sejl), J.C. Hempel (bla. farver), Helsingør Erhvervsskole, og Eggert Benzon - al denne hjælp er pragtfuld, men danske sejlere bør også være med til at løfte opgaverne. Derfor har vi oprettet en støtteforening.

Send derfor hurtigt talonen til os, vedlagt årskontigent for 1994 i check på kr. 200,-. Du vil straks modtage en smuk A4 sejltegning af "Runa" som nummereret medlemsbevis, og du vil med passende mellemrum få tilsendt oplysninger m.v. omslagets gang.

Bestyrelse: Bent Aarre (formand), David Holm, Erik Korshagen, Kjeld Søderlund og Jens Poulsen.
Revision: Arthur Andersen & Co.
Advokat: Claus Arup.

Send din tilmelding i dag, vedlæg venligst kontigenten for 1994, i check kr. 200,-, til:

Museet for lystsejls
P. Nordbjærgets Bådeværft
Skovshoved Havn 14
2920 Charlottenlund

☐ Ja tak, jeg vil gerne støtte museets arbejde

(brug venligst blokbogstaver)

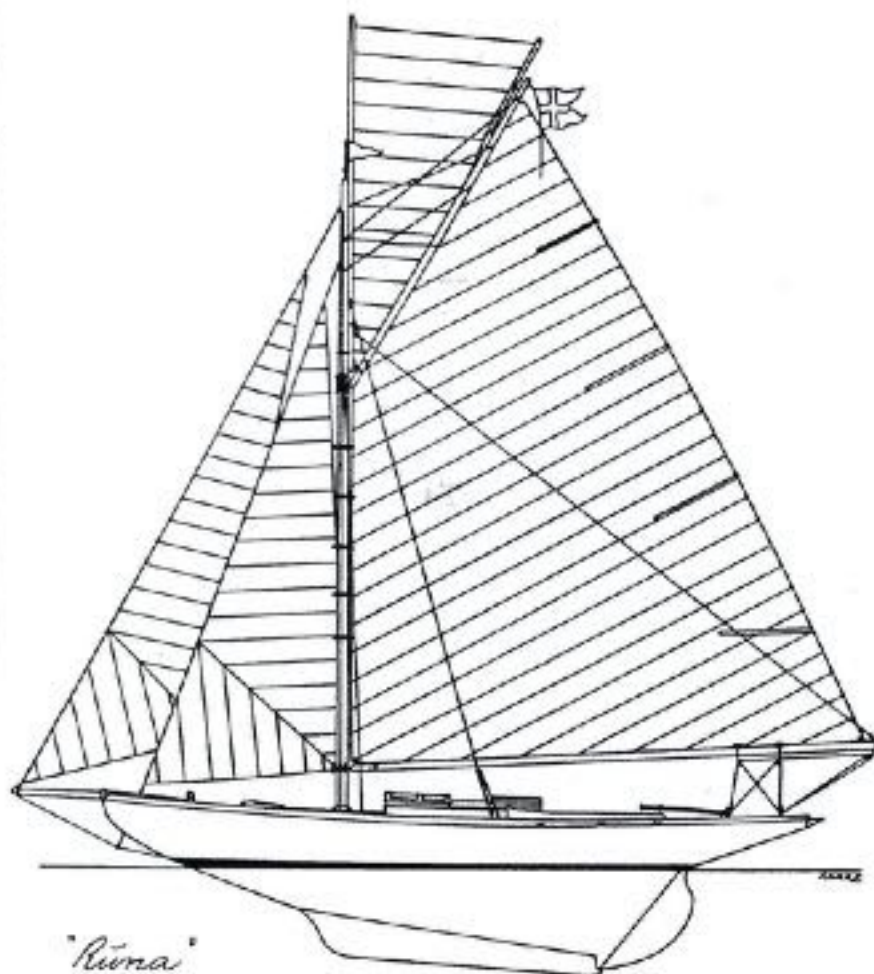
Navn: _____

Adresse: _____

Telefon: _____

Sejlkлуб: _____

☐ Jeg vil gerne ringes op, fordi jeg måske har nogle ting af interesse for museet.



Bygget 1910 hos M.H. Nielsen, Skovhoved,
 Eignet af Gerhard Rönne og Knud Jepp
 til 7 meter R. Reglen af 1906
 L o a 9.72 meter, Brede 2.71 meter, Sejlareal 60 m²
 Eget: meget for lystbåde

D.F.Æ.L.-SANG

Mel.: Hjemad fra langfartens eventyr

1. Ser vi en vimpel med måge på blåt?
så hen at se på D.F.Æ.L.-e
Eg og mahogni, der skinner så flot,
Vi taber pust og mæle...
vi vil bevare en dansk kultur
af ældre både med ynde,
vikingen viste os: træ - det duer
så nu er det tid at begynde.

Refræn:

Hvert år til træf der kaldes
nænsomt og flot de males
skibenes lak får en ekstra tand
før de skal frem gennem vind og vand.
Hvem mon rekorden nu sætter?
Hvem for nu "LOG" og planketter?
Dage med sang og musik ka' vi li' -
og med nostalgi.

2.

Rundt om i Danmark i vintre som vår
D.F.Æ.L.e folk restaurerer
bygger på skibe i flere år
med gejst - og med gode ideer.
Helst skal som "originalt" hun stå,
det er for D.F.Æ.L.e sagen.
Hendes historie findes må:
så blinker "LOGGEN" på dagen.

Refræn:

*På opfordring af Willam Jensen v. træffet i
Nykøbing Mors 1993.
Af Lisebet Kofoed. Danabåden "VIFFERT" 25 D 2*

- forvarsel -

DFÆL - forårstræf på Øresund

arrangeret af S/K LYNETTEN/DFÆL berammet til:

d. 27. - 28. og 29. maj 1994.

Sejlkлубben Lynetten, med 9 hjemmehørende DFÆL-medlemmer, glæder sig til at byde så mange som overhovedet muligt af D'Fæle



HJERTELG VELKOMMEN

- til et godt kammeratligt DFÆL-forårstræf, hvor I vil få mulighed for at præsentere jeres smukke både, og jer selv, på dobbelt gyngende grund...

(-dels ude på vandet... skinnende af ny maling og fede lakker, plus jeres fantastiske evner som søens fæleste konkurrencedeltagere og dels på land... som de aller-fæleste balløve M/K).

Her & nu er arrangementet i støbeskeen. Men EN ting er helt sikkert: Vi har allerede bestilt et utrolig flot forårsvejr hos Voldborg & Co. med dagstemperatur på 19 grader, syd-østlig vind 6-8 sek.m., og med strålende sol fra morgen til aften... Og hertil kommer: - at vi også vil byde jer velkommen med vajende flag, festlig musik og god mad i et næsten splinternyt klubhus med så gode faciliteter, at det med garanti ikke bliver sidste gang I anduver Lynetten !

Ej, ej, hvor vi allerede glæder os !

(Tilmeldings-skema og nødv.inform. her i vores blads marts-udgave !).

PÅ HJERTELG GENSYN !!!

Gode råd kan gøre underværker...

Så står det gode skiv igen på land. Endnu en sæson er slut. Og aldrig så snart begynder ens tanker at kredse om, hvad der skal gennemføres af forbedringer eller fornyelser til næste sæson. Gudskelov bliver man aldrig færdig. Men det i virkeligheden er det, der er det bedste ved at eje et træskiv.

Jeg har mange mange gange haft den glæde at kunne give nogle gode råd til andre, som jeg selv har modtaget og været glad for. Men hidtil kun, når jeg er blevet spurgt. Sådan er det jo ofte. Men hvorfor være så karrig, at man absolut skal rådspørges, før man er parat til at øse af "sin" viden, en viden, som man ofte kan takke andre for?

Jeg vil derfor opfordre vores redaktør til at oprette en fast rubrik med "GODE RÅD" vedrørende særlige løsninger på alle de problemer, vi kan komme ud for som ejere og elskere af gode gamle træbåde. Og i anden omgang opfordre alle vores medlemmer til at øse af deres indhøstede erfaringer: Hold ikke på "hemmelighederne"! Lad os her i spalterne delagtiggøre hinanden i de kostelige tips og gode råd, som kan optimere glæden ved vores både!

Som eksempel til efterfølgelse, må jeg naturligvis lægge for. Så værsgo'... til fri afbenyttelse:

Jeg bliver tit spurgt om, hvordan jeg bærer mig ad med at bevare min båds mahogniruf og cockpit så flot, som tilfældet er. Svaret er, at jeg heldigvis har gjort mig en god erfaring med et næsten ukendt norsk produkt, som helt sikkert har gjort mine årlige forårsklargøringer en hel del lettere gennem de senere år.

Men først et godt råd mod falmet gul mahogni....

- Som også er en del af "hemmeligheden". Da jeg i 1986 købte min Spidsgatter nr. 2, var der en bemærkelsesværdig stor forskel på mahognitræets farve om læ og alle andre steder på båden. Om læ stod den imponerende flot, men i cockpittet og på ruffsiderne og forlugen var den lys, og meget falmet af solen. På med vanten! Alt udvendigt træværk blev ikke alene slebet, men også afhøvlet, indtil den originale mahogni igen lod sig se og lakere til et - sagde de fleste - imponerende flot resultat.

Men ak! Allerede i 89 var mahognien igen begyndt at falme. Oven-i-købet pletvis. Den var næsten intakt i sin originalfarve alle de steder, hvor vores cockpitpressenning havde værnet mod solens ubarmhjertige stråler, og delvis falmet alle de

steder, hvor solen havde haft uindskrænket adgang til at nedbryde træets farve.

Jeg klagede selvfølgelig min nød over min leopardplettede båd til alle, der gad høre på mig. Også til en bådbygger, som foråret 89 hjalp mig med at udskifte det nederste kølbord i styrbords side. Og min fortvivlelse har utvivlsomt lydt hjerteskrærende, for han følte sig nemlig foranlediget til at afsløre et godt gammelt bådbyggertrick, som man i de kredse altid benyttede sig af... men, som man i øvrigt rugede over som en faglig hemmelighed.



"Du skal bejdse det rå træ med ægte jordfarvepigmenter, de falmer aldrig!" påstod han. Jeg lyttede med strittende øre, dog ikke uden at bevare en sund skepsis. Det lød jo forjættende, og i mine øre helt utroligt, det der med at de ægte jordfarvepigmenter ALDRIG falmende! Men, for nu at gøre en lang historie kort, opsøgte jeg den anviste forhandler af ægte jordfarvepigmenter, og her forsvandt min skepsis som dug for solen.

Det var inde hos Københavns Farvehandel i Badstuestræde 9, 1209 København K. Telefon: 31 11 16 81. En fin gammel specialforretning, som næsten udelukkende sælger materialer til de "rigtige" kunstmalerne, der ofte selv laver deres egne farver af revne rå farvepigmenter, som de her køber i pulverform).

"ALDRIG" er selvfølgelig en meget voldsom påstand, fik jeg at vide, men da de farvepigmenter jeg skulle anvende "er udvundet af Moder jord", ja, "så vil der nok gå mindst tyve år, før du kan se en forandring", lod det glade og optimistiske budskab fra en anden fagmand, der absolut så ud som om at han besad alverdens viden om farvepigmenter. Alene hans imponerende snoede cykelstyrsskæg a' la' den afdøde spanske maler og surrealist, Salvador Dali!

Her er så, hvad I kan gøre mod falmet, gul mahogni: Da jordfarvepigmenter ikke kan købes i mindre portioner, må I investere i en 3/4 l dåse RÅ SIENNA (den er okkerfarvet) og i en 3/4 l dåse BRÆNDT SIENNA (den er meget rødlig). Nu skal man til en hel båd, hvor al lak er slebet bort, blande en så "stor portion", at man får så meget tilovers, at man i mange år fremover sikrer sig, at man kan lave usynlige reparationer efter slag, ridser og slid. Benyt derfor et stort henkogningsglas!

De to farvepigmenter skal blandes til den mahognifarve-nuance, som man selv synes bedst om. Jeg synes, at en dyb varm rød mahogni er flot, så derfor bruger jeg noget mere af den røde (den brændte) end af den okkerfarvede (den rå). Men start

med halvt af hver, og tilsæt f.eks. mere af den røde, og juster eventuelt med den okkerfarvede, indtil I har opnået den mahogni-nuance, som I selv synes er den pæneste.

Blandingen foretages i FRANSK TERPENTIN, som er en vegetabilsk terpentin (i modsætning til den mineralske, som vi jo alle sammen kender). Det er også den vegetabiliske terpentin, kunstmalerne bruger til deres oliefarver. (Den dufter iøvrigt dejligt, men snif ikke af den grund!). Jeg startede med at hælde 1 flaske FRANSK TERPENTIN over i det store henkogningsglas, og beholdt en anden flaske i reserve. Og så tog jeg 4 top- spiseskefulde af hver af jordfarvepigmenterne. Gør der samme og rør rundt, tilsæt og juster indtil I har fundet den farvetone, der "For ever" skal præge netop jeres båds mahognikulør.

Den færdige oprørte blanding skal være meget tyndtflydende. Tilsæt "pr. fornemmelse" mere af den FRANSKE TERPENTIN i takt med større og større forbrug af farvepigmenter, hvor I sagtens kan dosere med en spiseskefuld ad gangen. Af min allerførste blanding, har jeg stadig en halv dåse tilbage af den RÅ SIENNA og ca. en kvart af den BRÆNDTE SIENNA, og desuden har jeg stadig en pæn stor portion af blandingen, så jeg til enhver tid kan ramme bådens mahognifarve.

Som bindemiddel skal I tilsætte 1-2 deciliter almindelig lak. Og nu er det meget klogt at øve sig lidt på alt andet mahogni end netop bådens! Det er ikke spor svært, men man skal lige vænne sig til at arbejde med det. Der kan bruges en pensel til påføringen, men en klud kan også bruges, man skal blot sørge for at indgvide og aftørre og udjævne den flydende farvepigmentblanding. Man kan godt klare en kvart kvadratmeter ad gangen. Man skal gnide med kluden, som man samler i en "hård klump", indtil træets overflade står "matskinnende" som et par nypudsede sko.

Resultatet bliver flot, det lover jeg. Træet får en original varm glød med flotte tydelige åretegninger. Jeg tror næsten ikke, at man kan klokke i det. Husk hyppig omrøring, da farvepigmenterne ret hurtigt samler sig i bunden af glasset. (Har glasset henstået i længere tid, skal de bundfældede farvepigmenter nærmest "rives" eller "flås" op udføres grundigt. Det gælder f.eks. hvert forår, når man skal udføre usynlige reparationer). Når den nybehandlede overflade føles tør, kan man gå i gang med at lakere - eller med at BENAROLIE-behandle det rå, nu "matskinnende" indbejdsede mahogni træ!

Og her følger noget om "lakering på en ny måde" med Benarolie:

En farvehandler bekendt gjorde mig for år tilbage opmærksom på et norsk produkt, som hedder BENAROLIE. Det kom sig af, at jeg "beklagede mig" over alle de lakreparationer, som jeg hvert forår skulle udbedre efter vinterens vekslende frost-



og tøperiode, hvor hårde kuldegrader havde presset fugtigheden i træet ud, og derved "knaldet" lakken alle de steder, hvor f.eks. skot og rufsider er samlet. Især i alle hjørner, hvor der er større fugtighed tilstede end andre steder.

Benarolie er simpelthen et vidunderligt produkt til alt "eksotisk" træ. Teak og mahogni bl.a. ! I Norge anvendes Benarolien både på de mange norske træhuse og på deres utallige træbåde. Så det er et absolut gennemprøvet produkt, udviklet til et skrap nordisk klima. Men mere end 10 års anvendelse har også givet mig den specielle "båd-erfaring", at Benarolie, der er en så kaldt alkyd-olie, ikke er tilstrækkelig slidstærk til de udsatte flader - dem man f.eks. går på, hvorimod den er langt at foretrække på alle opretstående flader,

f.eks. på rufsider og cockpitkarme, samt på alle skot og skabslåger. Både i det fri og nede om læ.

Første store fordel: Den er meget nem at påføre med almindelig pensel. Den skal for det meste fortyndes en lille smule. Er den for tyk, danner den alt for nemt "gardiner". Men sker det, kan man gå tilbage til "gardinerne", og med nye penselstrøg glatte dem ud - selv efter en halv time !

Anden store fordel: Den er diffusionsåben - og det betyder, at den ånder gennem sin hærdede overflade. Det er igen ensbetydende med, at fugtigheden i og udenfor træet trænger ind og ud gennem overfladen - uden at overfladen krakelere i frostvejr. Tredie store fordel: Selv når den er hærdet helt og hårdt op, er overfladen mere elastisk end alle kendte laktyper i sluthærdet tilstand. Fjerde store fordel: Den ligner til forveksling en gammeldags fed bodelak. Femte store fordel: Der skal kun påføres fire lag. Det fjerde lag er slutlaget. Sjette store fordel: Til den fjerde påføring om læ, kan Benarolien også købes i en mat version, men husk der skal hele tiden røres rundt i dåsen mellem de enkelte penselstrøg for at forhindre "matteringspigmenterne" i at dale til bunds. Det er godt at have en hjælper til at røre rundt, mens man selv koncentrerer sig om at påføre det fjerde lag med matteringspigmenterne, fordi man samtidig skal holde øje med eventuelle "gardiner". Da Benarolie som har "matteringspigmenter" tørrer hurtigere op, skal man være på vagt overfor løbere. Den rette fortynding med mineralisk terpentin letter arbejdet.

Og så over til de ulemper, der aldrig bliver omtalt af fabrikanterne: Benaroliens første ulempe har jeg nævnt: Den er ikke tilstrækkelig slidstærk de steder, hvor træet er udsat for slid. Eksempel: Vi træder altid ned på cockpitbænkene oppe på dækket. Så her er jeg "gået tilbage" til Hempels 1-2-3-lak, ligesom jeg også bruger dette produkt på skvat og lønningslister, som vi også tit træder på.

Anden ulempe: Der skal gå 24 timer mellem hver påføring. Tredie ulempe: Benarolie kan kun anvendes på rå træ, så al gammel lak skal helt af, men indsatsen betaler sig! Fjerde ulempe: Hærdningsprocessen strækker sig over ca. 30 dage. Den første uge efter vores søsætning, passer vi på de "bløde" overflader, der dog ikke er mere bløde, end at de tåler "hensyntagen brug". Men undgå at komme op eller ned af en rufkarm med en strittende kam i baglommen!

Har i båden i vandet ca. 1. Maj, kan i allerede 1. Juni "anvende" en Benarolieoverflade. Den ender med at hærde op, og bliver lige så hård som lak. Belønningen ved at gå over til at behandle træværket med Benarolie ligger i de efterfølgende års lettelser. Og der er for mig at se store og mærkbare: I slipper 100% for frostskafer, og dermed for alle store og krævende reparationer. For ikke at tale om totale omgøringer af forrige års kæmpeindsats med almindelig lak!

I kan meget nemt reparere usynligt. Og der vil være "heldige år" helt uden reparationer, hvor "lakeringen" til stadighed står lige så flot som i starten. Og skal en hel rufside friskes op, er det bare en gang let overfladeslibning, og en enkelt gang med en tynd Benaroliepåstrykning. Færdigt arbejde!

Såfremt I gør brug af det første råd mod gul, falmet mahogni, opnår I den fordel, at det jordfarve-pigmentbehandlede træ aldrig falmer. Derfor svarer træets farve altid til den blanding, I har tilovers fra jeres grundlæggende behandling. Arbejdet består så blot i, at der skal pletslibes de steder, hvor der skal repareres, hvorefter I kan påføre, udjævne og indgnde jordfarvepigmentblanding. Og når den efter en halv times tid er tør, skal der som afslutning påføres et opfriskede lag Benarolie. (eller lak!)

Det er ikke alle farvehandlere, som markedsfører Benarolie. Jeg køber den hos en DYRUP-farvehandler i Buddinge, men jeg går ud fra, at enhver farvehandler kan lokkes til at hjemtage produktet fra importøren, Jotun A/S i Kolding.

I de seneste år har jeg kunne købe Benarolien tilsat et såkaldt UV-filter, der yderligere beskytter mod solens falmende virkning. Så på Havfruen" er vi dobbelt rustet mod "gamle strålende Olsen", som vi jo desværre ikke så ret meget til i den forgangne sæson.

God fornøjelse og på gensyn i 94!

Philip, "Havfruen"



TIL SALG



"TRIO". 30m² Skærgårdskrydser
L: 11,69m B: 2,08m Vægt: 2600kg

Meget velholdt, præmieret for god bevaring af DFÆL i 1992 • Bygget i Stockholm 1940, af fineste kalmerfyr på egesvøb • Cockpitkarme, ruf, skandæk og fisk i flot maghoni • Kan bruges til både tur og race på højt plan. Sælges grundet særlige omstændigheder • Tilbud ønskes.

SANNE WITTRUP TLF: 31 19 86 72

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer, (Om)Registreringskort

Bådtype/Klasse: _____ Bådens navn: _____

Byggetid/Bådebyggeri: _____ Byggeår: _____

Konstruktør: _____

L.o.a.: _____ Længde: _____ Bredde: _____ Dybgang: _____ Deplacement: _____

Sejlbåde: Rigtigtype: _____ Sejlareal: _____ Nr. el. mærke i sejl: _____

Motorbåde: Motorfabrikat/type: _____ HK/KW: _____

Bemærkninger: _____

Ejers navn: _____ Medlemsnummer: _____ Telefon: _____

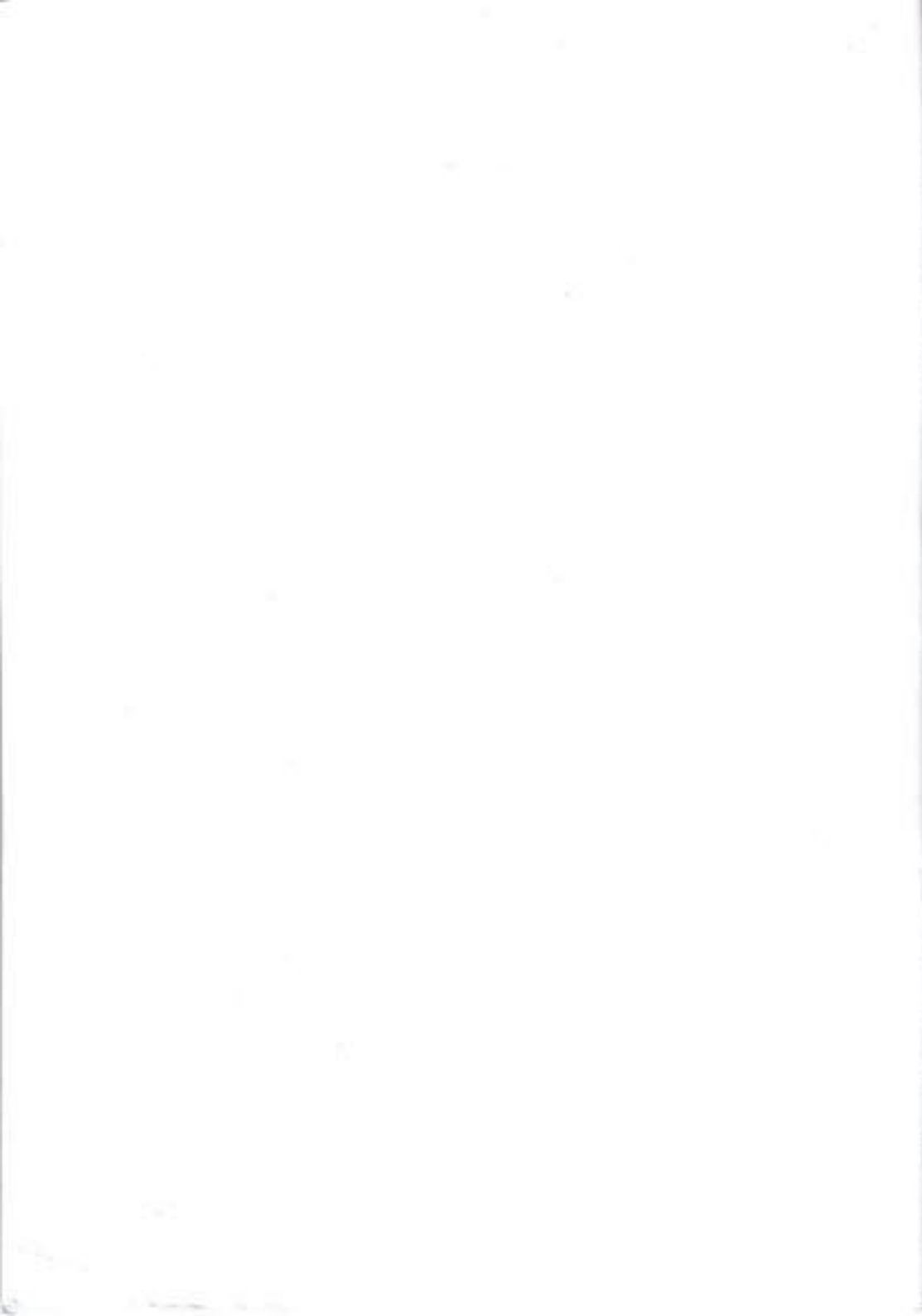
Postadresse: _____

Postnummer: _____ By: _____

Medjere: _____

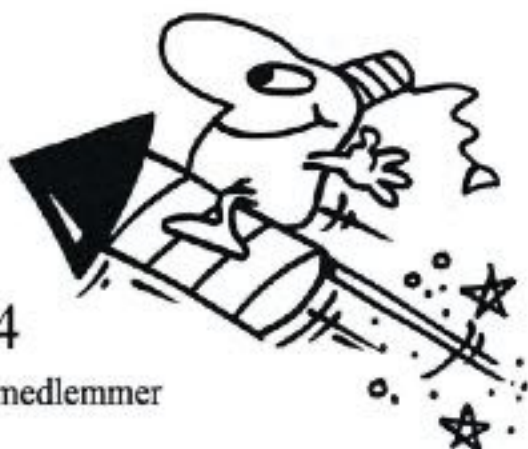
Bådens nuværende hjemsted: _____ Sejlklub: _____

Findes der: _____ Konstruktionstegninger af båden? _____ Bilbrev/Tilsynsbog _____ Foto/tegninger, gl. eller nye _____ Historisk materiale _____ Andet, mensend gerne originalt eller kopi til registrering og opbevaring i D.F.Æ.L.'s arkiv.



Godt nytår
&
god vind i 1994

ønskes alle DFÆLS medlemmer



Henning Wind-Hansen



**Annoncer i
DFÆLS medlemsblad**

Annoncepriser i bladet er som følger:

Helside: 400,00 kr.

Halvside: 250,00 kr.

Kvartside: 175,00 kr.

I priserne er inkluderet billede eller tegning af din båd.

Som medlem af DFÆL får du 50% rabat på ovenstående priser.

Annoncetekst m.m. sendes direkte til Henning Wind-Hansen, hvorefter vi sørger for udsendelse af opkrævning

02579

249

00

OVE JUHL

PRÆSTØVEJ 19

4771 KALVEHAVE

Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

Henning Wind-Hansen, KS og KDY, formand
I.A. Larsensvej 5
5300 Kerteminde
tlf. arb. 65 32 46 00

Wilhelm Grenzmann, KDY repræsenterant
Høstetangsvej 73
3520 Farum
tlf. 42 95 14 83

Johnny Nielsen
Østervej 6
4640 Faxe
tlf. 56 71 47 74

Peter Lorin Rasmussen
Egehovedet 41 Hov
8300 Odder
tlf. 86 55 64 00

Bent Bregård, motorbådepræsenterant
Dalsvinget 13
7000 Fredericia
tlf. 75 94 27 17

Jens Poulsen, K.A.S., "Ambition", historisk konsulent
Randersgade 49-4 th
2100 København Ø
tlf. 31 38 07 27

Poul Silberg, K.A.S., redaktør
Drøjegade 26 , 601
2100 København
tlf. 31 10 87 16

Morten Møller, Frem, "Roaa", Konsulent Bregister
Genforeningspladsen 47
2400 København NV
tlf. 31 10 87 16

Aage Walsted, Thuro, Konsulent som blødbygger

Lokale initiativer

"Søkort"

Århus bugt-området
Kontaktperson: Peter Lorin Rasmussen
Egehovedet 41, Hov, 8300 Odder
tlf. 86 55 64 00

"Skarøksen" Næstved

Lars Jensen, "Skarøksen"
Søgårdsvej 51, 4160 Hørsløsmagle
tlf. 53 75 16 66

"Øresundskapsejladser"

Kontakt Iris og Gorm Boa, Frem, "Astral"
Emmasvej 1, 2820 Gentofte
tlf. 31 63 09 52

"Køge Bugt"

Birthe Larsen og Svend D. Hansen, Hundige
Bådeklub
Pælestykke 31-2 tv, 2630 Tåstrup
tlf. 42 52 53 60



Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

K.D.Y. Langeliniepavillonen 2100 København Ø Tlf. 33 14 87 87