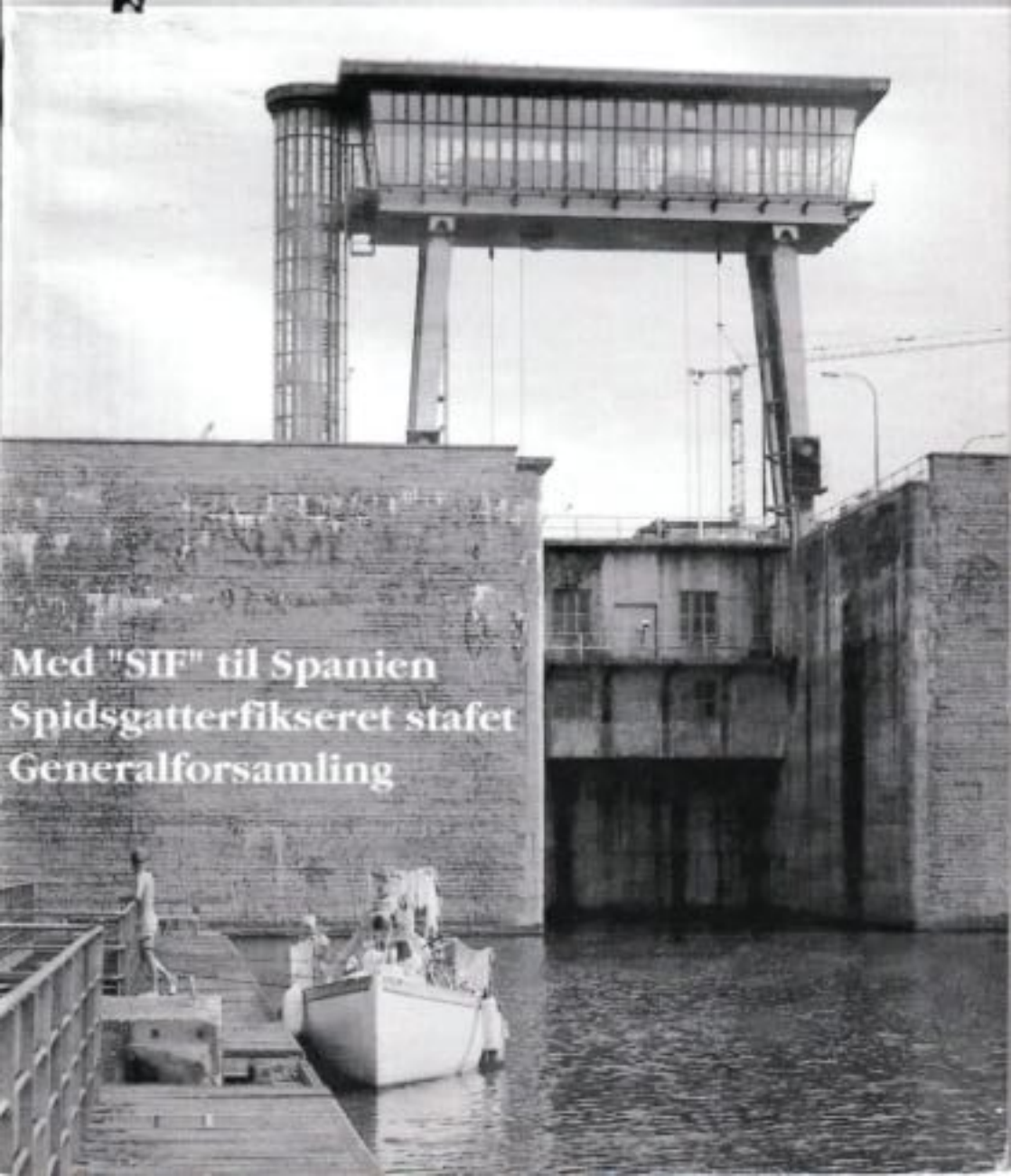




Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

Nr. 55

Februar 1998



**Med "SIF" til Spanien
Spidsgatterfikseret stafet
Generalforsamling**

Bladet udgives af

**Dansk Forening for Ældre
Lystfartøjer.**

c/o D.M.F.L.

Valdemars Slot

Troense, 5700 Svendborg

Telefonisk henvendelse kan
ske til bestyrelsesmedlem-
mene IKKE til adressen på
slottet.

Redaktion: Sanne Wittup, Dj
og Hanne Nielsen. Medie-
værkstedet, Produktionskolen
Strandgård

Bladet udkommer: 15.2.,
15.5., 15.9 og 15.12.

Deadline for stof og annoncer
til bladet 1 måned før
udgivelsesdatoen.

Tryk: Kjetteminde Avis Aps

Redaktionelt stof: Sanne
Wittup, Skibbroen 1 Z, 2450
København SV.

Annoncer: Sanne Wittup,
Skibbroen 1 Z, 2450 Køben-
havn SV.

Bestyrelsesmedlemmer:
Knud Isager, formand
Strandvejen 10, 7120 Vejle
Tlf. 75 81 60 51

Jens Poulsen, Historisk
konsulent
Lodsvej 10, Troense, 5700
Svendborg
Tlf. 62 22 67 87

Kim Christensen-
Motorbådsrepræsentant
Skt. Knudsgade 2A, 4200
Slagelse
Tlf. 53 53 18 43

Ole Heilmann,
Vesterløkken 23, 2700 Brønshøj
Tlf. 38 60 24 57

Hege Møller,
Ørkildsgade 45, 5700 Svend-
borg
Tlf. 62 21 52 91

Aage Waisted, Bådebygger-
konsulent

Lokale initiativer:
"Kort 112"
Århus Bugt-området
v. Bruno Jensen
AGF-vej 2, 8260 Viby

På nettet

Normalt plejer redaktionen kun at mene noget på
denne plads, når det har direkte med bladet. Denne gang
gor jeg en undtagelse - som jeg selv retfærdiggør med, at
ærindest også har med kommunikationen at gøre. Jeg vil slå
et slag for, at DF/EL "går på nettet" som det så fint
bedder Internettet - som efterhånden mange har adgang til
via deres arbejde, privat eller gennem venner er som skabt
til kommunikation i foreninger som vores, hvor afstandene
er store og hvor behovet for et godt råd, for udveksling af
tips og ideer og så videre - er stort.

Via nettet kan man spørge - og få svar fra én i Skagen
og en i Holbæk med det samme. Hele registret kunne for
eksempel ligge på hjemmesiden, som er selve de skærm-
billedet, hvor foreningen kan fortælle om sig selv. Mulighe-
derne er udtømmelige - og så når det drejer sig om at
kommunikere med resten af omverdenen. Selvfølgelig
koster det noget at "komme på"; et større arbejde er det at
skabe selve "hjemmesiden" og arrangere de konferencer,
som diskussionsklubberne på nettet hedder - men mon ikke
der blandt DF/EL's mange medlemmer er nogen, der
arbejder med Internettet til daglig og som vil være med til
at bringe DF/EL ind i IT-alderen.

Jeg tror, vi kunne have virkelig meget glæde af en
nemmere kontakt - både til hinanden og til resten af "net-
verden", som også vil finde ud af, hvad DF/EL egentlig er
for noget. Hvis nogle mener noget, træffes redaktøren på
E-mailadressen: sanne @ ing.dk

Sanne Wittup, redaktør

"Skarøisen", Næstved

v. Kaj Albertsen
Ynsavej 3, 4700 Næstved
Tlf. 53 73 08 41

"Øhaver", Sydøyn
v. Mads Lilholt
Ramsherred 25, 5610 Assens
Tlf. 64 71 12 16

**Forsikring, finansiering og
bådebyggerattester:**

Sejlerfinans: H.C. Hansen,
Trommesalen 5, 1614 Køben-
havn K.

Forsikring: Rene Marker
(Allianz Nordeuropa) tlf. 43 62
40 62, mobil 40 43 22 29.
(Henv. KUN til Rene Marker)

Vurderingsfolk:

Hans Emil Petersen, Svendborg
Tlf. 62 21 35 75
Visti Kruse, Ringkjøbing
Tlf. 97 52 18 01
Knud Johansen, Frederikshavn.
Tlf. 98 42 25 72
Arne Borghegn, Græsted.
Tlf. 42 29 08 21
Johannes Hehol, Århus.
Tlf. 74 58 43 14
John Kristensen, København Ø.
Tlf. 39 29 21 86.

Forsidefoto: SIF er netop
kommet gennem én af de
belgiske sluser, hvor man skal
betale for hver slussning.
Foto: Torsten Dahl

27 fods SIF tog turen Tur-retur Sydspanien

Forfatteren mener, at DF-EL-bådene egner sig glimrende som langtursskibe – og fører underholdende bevis for sin påstand med denne historie



Herligt bøllev

I 1993 tog min familie – Laurits 2 år, Elise 4 år og min kone Lone – og jeg til Svane Mølle Havn, hvor vi havde købt en lille 27 fods Wedellsborg platgatter. Vi drømte om det kommende år at tage på kanalerne og tilbringe en vinter på Middelhavet og ønskede derfor at "prøvesejle" båden den sommer.

Det var starten af vores sommerferie, så vi sejlede via Stralsund i det tidligere

DDR hjem til Fyn. Vi var af sted i 28 dage og havde regnvejr i 26 dage, så da vi nåede Brunshuse, Sifs nye hjemhavn (sydvest Fyn), havde vi godt kendskab til båden.

Motoren, en Albin benzin, ville aldrig overleve en tur/retur på kanalerne til Middelhavet, og riggen og sejlene måtte have nogle forbedringer til hårdt vejr. Så den kommende vinter blev motoren udskiftet med en lille ny diesel

motor, kølboite udskiftet, samtlige spir udskiftet i bunden, kalfatrede overalt, et nyt rot. store rustfrie vandtanke, redningsflåde monteret og et klædeskab måtte lade livet, så der kunne blive 2 køjer i forskibet. Det skulle blive hornenes værelser det næste år. Dørken blev sænket 3 cm, så vi fik ståhøjde (182 cm) og endelig skulle vi have nye madrasser, betræk o.s.v.

Papkasser på dækket

Der var en træt, men glad familie, der sejlede af sted d. 26. Juni 1994 mod Middelhavet. Vores hus havde vi pakket sammen og lejet ud. Jeg husker stadig, at vi havde papkasser på dækket med børnebøger som endnu ikke var stuvet på plads, da vi nogle timer senere gik ind i Fynshavn på Als. Vi havde sagt til alle, at vi ville sejle d. 26. Juni kl. 12.00, for ellers kan man blive ved med at forberede sig.

Efter Kielerkanalen gik vi ind på de små kanaler og måtte lægge masten ned. Vi sejlede nu i næsten 3 måneder på kanaler. Vi havde aftalt hjemmefra, at

det skulle være et års ferie – lige fra starten. Derfor tog det 3 måneder at nå Middelhavet. I den tid kom det os tilgode, at vi havde købt en ny Lombardini diesel motor. Vi mødte mange, der lå stille, fordi deres nyrenoverede Volvo Penta stod stille. Til sidst var det en stående vits, at når nogle lå stille p.g.a. motorstop sagde vi "nå,.... Volvo Penta".

Det var en god tid på kanalerne. Vi havde børnenes cykler med, så de har cyklet det halve Frankrig igennem langs med kanalerne og plukket spandevs af frugt og bær, så de gamle måtte lave marmelade og bage pandekager.



SIF på kanalfart

Vi sejlede længe sammen med en familie fra Norge. I perioder havde vi fortojet de 2 skibe sammen, og de 4 børn kunne så frit gå på besøg hos hinanden, mens vi sejlede. På den vis nåede vi en dag til Middelhavet. Børnene fik badet og

masten kom op at stå igen.

Glade for Spanien

Lige da vi havde rejst masten, kom Mistralen, og vores skiv blev pludselig lille og Middelhavet meget stort. Vi lå så nogle dage og lyttede vejrudsigter - og pludselig en dag var den der. Nordmændene og vi gjorde klar til afgang, for nu skulle vi til Spanien. Humøret var højt, da vi næste dag lå i en lille spansk fiskerihavn.

I de kommende 9 måneder blev vi rigtig glade for Spanien. Vi blev også rigtig glade for vores skiv,

Skandinavisk møde i "rum" sø.

for når solen rigtig bager på en "kumme-fryser", så bliver de varme og luften dårlig i kahytten. Hos os var der altid dejligt køligt. Da vi nåede Barcelona, skiltes vi desværre fra nordmændene. De havde ikke fine orlovsordninger som os.

Legekammerater savnes

Den følgende måned sejlede vi stille og roligt ned langs spanske kysten. Ud og ind af fiskerihavne, flodmundinger og ankerpladser, - altså der hvor det var gratis at ligge.

Det var egentlig vores plan at sejle ned til Malaga og overvintrere der, men syd for Alicante kom vi ind i havnebyen Torrevieja, og det blev lidt vores skæbne.

Børnene havde på det sidste savnet legekammerater, og vi gamle ville gerne slå os lidt til ro et par måneder. I Torrevieja var der masser af langtidssejlere og børn. Så inden vi så os om, gik børnene i spansk børnehaveklasse, båden kom på land og blev bundsmurt - og for at gøre en lang historie kort blev det til 4 måneder i Torrevieja, før vi begyndte



Sluse-tur for SIF

at sejle nordover igen.

En ægte tramontana

På hjemturen havde vi fornøjelsen af en ægte Tramontana i nord Spanien. Godt vi lå i havn, beaufort 12, men vi lå dårligt og jeg turde ikke flytte Sif på grund af manglende maskinkraft. Nå, men bortset fra at klampen på agterdækket blev revet itu, fortojninger sprængt og fendere smadret - så slap vi uskadt. Enkelte små fiskekuttere, ca. 30 fod, rev sig løs og sank i havnen

og der var store skader på andre skibe.

Hjemturen på kanalerne klarede vi på 20 dage, hvilket vil sige næsten uafbrudt sejlads. Turen fra Middelhavet til Lyon modstrøms på Rhonen var hård. Her var det igen skönt med en lille pålidelig motor.

Vi valgte at gå ud ved Lübeck og derfra gennem det sydfynske øhav til Brunshuse. Det var en fantastisk følelse, da vi gik på kryds i 3 beaufort op gennem fjorden, og alle



Artiklens forfatter slapper af på dækket

vennerne ventede inde på land. 13 måneders rejse var slut.

Ikke særlig velkomne

Sommeren efter valgte vi ikke at sætte båden i vandet. Vores husmandssted trængte til en ordentlig omgang vedligeholdelse. Men sommeren 97 var vi atter undervejs. Denne gang i det sydfynske, hvor vi besøgte alle de sydfynske øer med undtagelse af Birkholm. Vejret var meget fint, og vi havde en rigtig dejlig tur, hvor der blev badet, solet og fisket.

Som nye medlemmer af DFÆL lagde vi turen forbi DÆFL's træf i Faaborg, hvilket gav stof til eftertanke. Faktisk følte vi os

ikke specielt velkomne. Vi synes, det var svært at komme i snak med de "gamle". Pladserne virkede nærmest reserverede til vennerne og ikke til ukendte.

På DFÆL's kontor var vi også "uheldige". Da vi ikke var tilmeldte, gik vi derop og blev "indskrevet" og fik besked om at betale havnepenge på havnekontoret. Senere erfarede vi, at DFÆL's medlemmer lå gratis. Vi ønskede ikke "bådsyn", hvilket folkene på kontoret var ret uforstående overfor. Det skyldes, at det på mig virker ret latterligt, at en flok lærde skal gå ombord i skivene og vurdere dem. Skal et skiv virkelig vurderes, skal

det på land. Der skal laves boreprøver, spir og bolte skal tjekkes, kalfatringen efterses o.s.v. Efter min mening giver et bådsyn som det i Faaborg kun anledning til snobberi og ikke et reelt billede af bådens tilstand.

I hvert fald var fire dage i Faaborg havn for meget for os. Hvorfor dog ligge stille så længe, specielt når træffet holdes i det skønne sydfynske øhav? DFÆL's både er jo fantastiske tursejlere. Nu overvejer vi at sejle en tur til Ålandsoerne. Man kunne sejle derop sommeren 98 – syd om Sverige og hjem gennem Götakanalen sommeren 99. Er der nogle der vil med? Bornefamilier?

På trods af vores ikke helt heldige debut i DFÆL, er vi glade for at der findes en forening til netop os romantikere med de gamle skibe og ser frem til kommende sammenkomster.

*Med sejler bilsen
Torsten Dahl
"Sif"*

Generalforsamling 1998

i Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Indkaldelse til den ordinære generalforsamling i København

Bestyrelsen indkalder herved til ordinær generalforsamling lørdag den 21.3.1998 kl. 13.00. Generalforsamlingen afholdes i Københavns Amator Sejlklubs klublokaler Strandvænget 43, 2100 København Ø.

Dagsorden ifølge vedtægterne:

1. Valg af dirigent
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det kommende år.
3. Planer for det kommende år
4. Godkendelse af det reviderede regnskab og status.
5. Behandling af indkomne forslag.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
7. Valg af formand.
8. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
9. Valg af 2 bestyrelsessuppleanter
10. Valg af revisor/revisorsuppleant.
11. Eventuelt.

Ad 5. Der er ikke på nuværende tidspunkt indkommet forslag.

Ad 6. Bestyrelsen foreslår uændret kontingent.

Ad 7. Knud Isager er på valg og er villig til genvalg.

Ad 8. Jens Poulsen er på valg og er villig til genvalg. Kim Christensen er udtrådt. Bestyrelsen foreslår Michael Christensen fra Fåborg.

Ad 10. Flemming Janerka er på valg og ønsker ikke genvalg.

Inden generalforsamlingen er det kl. 12 muligt at købe en „de fæle platte“ bestående af sild, laks, fiskefilet, ribbenssteg, ost og kaffe for 65 kroner.

Platten skal forudbestilles hos KAS' hovmester senest den 18. marts. Telefon 39 18 18 19.

Københavns Amator Sejlklub ligger ved Svanemøllehavnen, tæt på Svanemøllens S-togs station.

Se regnskabet på de følgende sider.

Dansk Forening for ældre Lystfartøjer
Regnskab for 1996/97
(01.10.1996-31.12.1997)

<u>Indtægter</u>	131.900
Kontingenter	148
Renteindtægter	990
Salg af mågestandere	183
Salg af syns- og notatbog	8.355
Salg af bladannoncer	33.980
Træffestævne	3.350
Udstilling	5.900
Indmeldelsesgebyr	2.600
Diverse indtægter	31
	187.446
<u>Udgifter</u>	22.500
Administration	4.513
Omkostn.kontingentsopkrævning	23.012
Telefon og porto	5.973
Diverse kontorartikler	6.164
Bestyrelsesmøder	2.509
Øvr.rejse- og opholdsomkostn.	35.394
Bladudgifter	9.967
Diverse tryksager	4.889
Syns- og notatbog	7.265
Udstilling	19.278
Udsendte syns- og notatbøger	23.486
Træffestævne	1.736
Afskrivning computer	2.076
Nyanskaffelser EDB	4.515
Mågestandere - nye medlemmer m.v.	2.340
Kartotek/foto	1.886
Multidata	14.707
Hjælp-Selvhjælpsprogram	630
Medlemskontingent	1.262
Diverse udgifter	
	194.102
Underskud	6.656
	187.446

Dansk Forening for ældre Lystfartøjer Regnskab fortsat

Aktiver

Bikuben, konto: 903.56.09536		5.774
Girokonto: 360-7755		-4.881
Kasse		1.089
Lager af mågestandere		4.913
Lager af syns- og notathøjer		7.645
Computer: Saldo 01.10.96:	8.797	
afskrivning 10% af 13.890 (15 mdr.):	<u>1.736</u>	7.061
		21.602

Passiver

Kapitalkonto pr. 01.10.96	28.257,48	
Underskud	<u>-6.655,68</u>	21.602
		21.602

På grund af ændringen af regnskabsåret fra 01.10.-30.09. til kalenderåret, dækker dette årsregnskab 15 måneder. Tallene fra 1995/96 er derfor ikke medtaget, da de ikke er umiddelbart sammenlignelige. Der henvises dog til medlemsblad nr. 51.

Kastrup, den 4/1 1998

Mørke, den 7/1 1998

Jørgen Jørgensen, revisor

Flemming Janerka, revisor

*Godkendt alene på grundlag af
råbalance!*

*Godkendes med forbehold da
kassejournal og bilag ikke har
været forelagt revisionen.*

Har du glemt kontingentet

Ved udgivelsen af dette blad er vi langt forbi den 10. januar, der - som bekendt - var sidste frist for indbetaling af kontingent til foreningen. Administrationen vil gerne opfordre de af jer, som har glemt at betale, til at se at få den lille sag ud af verden NU!. Hvis der er nogen, der ved et uheld har smidt girokortet væk, kan det lade sig gøre at indbetale de 300 kroner på gironummer: 360-7755.

SW

Mødekalender

København

Lørdag den 21. marts kl. 14.00: Ordiner Generalforsamling i København Amatørsejlkлубs Klublokalet, Strandvænget 43, København Ø. (Se indkaldelse andetsteds i bladet)

Sydfyn

Lørdag den 7. marts kl. 14.00: Vintermode i .O-havet, som i år foregår på Valdemars Slot, hvor vi får lejlighed til at se museet og få et indtryk af restaureringen af 6mR-bådene Cutty og Norma. Vi har fået lov at låne et lokale på slottet, hvor selve mødet holdes. Tag selv „kaffe og kage“ med. Tilmelding er ikke nødvendig.

Lørdag den 28. marts kl. 11.00: Kursus i linietegning.

I 1997 blev vi indviet i en af metoderne til opmåling af både. I år taget vi næste skridt og lærer, hvordan opmålingen overføres til tegnebordet. Skibsingeniør Karl Lildholdt har igen i år lovet at stå for undervisningen.

Kurset foregår i Assens Sejlklubs lokaler og alle er naturligvis velkomne.

Tilmelding skal ske til Mads Lildholdt på tlf. 64711216 - senest onsdag den 25. marts.

Nye medlemmer:

Thomas Agerbirk,
Holtumvej 75,
7100 Vejle.

Juniorbåd,
„Valhalla“.

Mikkel Askmann,
Strandvejen 273 C,
2920
Charlottenlund.
Målar 25.

„Savage Rose IV“.

Jeppe Kildegaard,
Holsteinsgade 58,
st. tv., 2100 Kbh. Ø.
BB 11. „Hlin“.

Spidsgattere - de er min sejlerstil

Stafettens forfatter erkender åbent at høre til i en "spidsgatterfikseret" familie

Diskussionen spidsgattere contra kuttere lever stadig i bedste velgående, og vi synes alle, at netop den bådtype vi selv sejler i, er den kønneste den mest velsejlende og den mest sødygtige. Fra barnshen har jeg med åbne ører nysgerigt lyttet til fars samtaler med andre sejlere og familiens gamle søfolk om valg af ideelle bådtyper.



"Susan" i 1959 som "Svend II"

Jeg er nok blevet lidt inddoktrineret og måske også imponeret, når jeg hørte de mange spændende sejlerberetninger. Fantasiens arbejdede i alle drengeårene med de berømte norske spidsgattere, der helt op i mellemkrigsårene brugte sejl erhvervsmæssigt, men også Ras' (en gammel århussejler) historier om hans båd "Nurdug", der stadig havde en ballonfok, som der "dryssede guldstøv af" når han satte den. - Båden var en 6-meter, der engang havde vundet en guldpokal. Mit sejlerliv startede i en "moseskurv" i bunden af cockpittet på folkebåden FD 46. Far havde selv bygget båden,

som familien sejlede med i tre år. Det eneste erindringsbillede, jeg er helt sikker på fra folkebåden, er et vandfad med blomster der står op af en blanklakeret klínkbygget skibsside.

Fyrmesteren ringede

Mit virkelige sejlerliv startede dog først i efteråret -55, hvor min far rejste til Svanemøllehaven for at se på en båd. Han havde

tidligere været afsted for at kigge båd, uden at vi dog havde fået en, men denne gang mente min to år ældre bror at det var alvor, for han havde set, at det store kompas var med. Vi ventede spændt, og ganske rigtigt et par dage efter blev der ringet fra fyrmesteren på Sletterhage, som var en god bekendt af den gast far havde med, at nu havde de passeret fyret. Det blev til otte år

med Bergspids-gatteren "Svend II". Båden er i dag medlem af DFÆL, og er hjemhørende i Nyborg. Riggen er ændret til ketchrig, og dækket er skiftet, men ellers ligner båden sig selv.

Der blev sejlet i danske, og tyske farvande, og senere flere gange i den vest-svenske skærgård. Vi var nu 3 brodre. Pladsen var trang, og set med nutidens øjne var de lange sommerture lidt primitive, men dengang spekulerede vi ikke på det - vi folte os privilegerede.

Vi sejlede aldrig kapsejls, selvom min far som ung havde sejlet meget kapsejls i Svendborg, og vist nok også i folkebåden.

I 1963 var familien blevet så grebet af lange sommerture i skærgården at mine forældre besluttede at bygge en motor-sejler, men stadigvæk en spidsgatter, denne gang tegnet af Reimers. Båden, der blev navngivet Vega (også medlem af DFÆL) blev bygget vinteren -63-64.

Gode lærere

Min far var meget large med hensyn til at vi drenge

kunne sejle med båden alene, og det er jeg ham i dag meget taknemmelig for.

Disse ture var utroligt lærerige. Der var kun en betingelse, og det var, at vi måtte love at sejle som vi ville have gjort, såfremt han sad i det ene hjørne af cockpittet - og det gjorde vi. Med båden besøgte alle skandinaviske farvande. Vi kunne nå langt på en ferie, nu hvor det lige pludseligt var legalt at bruge motor.

Efter Vega kom jeg i 1968 til at sejle som en slags "fast mand" på en stor gaffelrigget "west wind". En svenskbygget lodsbådstype sandsynligvis bygget i 1893, lidt efter en norsk spidsgatter, men med mange lighedspunkter med kosterbådende, selv om den var kravelbygget.

Med ejeren af båden havde jeg som fattig studerende den fine aftale, at når jeg holdt båden, kunne jeg bruge den selv i det omfang han ikke selv sejlede, og det blev til mange fine ferieture og week-ends. I samme periode havde jeg truffet Birgit, og vi nød godt af den pragtfulde båd. Den længste tur vi selv sejlede fra Århus, var 14 dages

ferietur til Kosterøerne og trængte til at få penslen i egen lakbøtte.

I 1974 købte vi derfor en 15' norsk nordfjordsfæring, en lidt speciel jolle, som jeg satte et latinersejl på. Senere syede jeg et asymmetrisk råsejl, som var det oprindelige sejl til den bådtype. Jollen var god til dufure, og vi havde mange hyggelige ture på Århusbugten i de varme somre 1975-76. Jeg fiskede også meget fra den, men da vores dreng blev større, syntes vi, det var på tide med en båd, vi alle kunne være i, incl. vores lille vævre skottehund. Vi savnede også at kunne overnatte i båden, og dermed gøre længere ture.

Forladt Hansen

I sommeren 1979 stod der på havnen i Hov, hvor vi bor, en noget forladt spidsgatter. Båden var til salg, og jeg kunne se, at den trængte til en større reovering. Prisen blev forhandlet, og vi blev ejere af en 20 m2 spidsgatter, med seilmærke R 19. Båden er sandsynligvis tegnet af N.S.J. Hansen.

Den følgende vinter lagde jeg nyt dæk og ruf på båden, og riggen blev

renoveret med nye vant og stag. Jeg havde højtlyvende tanker om en langturbad. Der blev derfor indbygget aptering, så vi alle kunne leve ombord. Jeg fik da også følgende kommentar fra en af mine sejlerkammerater: "Båden har jo alt, det er bare en skam det hele er i halv størrelse". Ved købet hed båden "Rumle", men da vi mente ombygningen var af meget væsentlig karakter, turde vi godt ændre navnet, den kom til at hedde "Marie" ligesom min tipoldefars galease.

I Marie sejlede vi i de følgende fire år indtil 1983, hvor vi synes pladsen var lidt trang til 3 mennesker og en hund. Vi besluttede derfor, at vi ville have en større spidsgatter, og solgte i august 1983 den elskede Marie-båd. Savnet og længslens kvaler varede mindre end en måned. Jeg havde rejst landet rundt for at se på de både, der var til salg - dog uden at finde det rigtige, men Birgit faldt tilfældigvis over en meget lille annonce med en spidsgatter, der lød lovende.

Vi tog til Fredericia, hvor båden lå, og var snart helt bløde i knæene. Båden var



"Susan" sejles her i 1996 af Peter Lorin

en Henry Rasmussen konstruktion med smukke linier og proportioner, og kunne tilfredsstille en af mine drengedømme om kvalitet og skønhed. Her tænker jeg tilbage på NK D20 ("Ulla Britt"), som en årrække lå i Århus, båden

blev berømmet af alle, og var - syntes jeg - den smukkeste af de fire nordiske krydsere, der dengang var hjemhørende i byen. "Ulla-Britt" var ganske vist en kutter, men begge både er tegnet og bygget af Henry Rasmussen i 1945. I

drengene var det utopi at drømme om en båd af den kvalitet og skønhed, men nu var prisen blot ca 10 % større end for en tilsvarende spidsgatter af en af de ellers kendte spidsgatterkonstruktører.

Fok fra 1945

Ved købet havde båden et sæt sejl i dacron indspilet, samt et sæt bomuldssejl også med en meget lækker spiler. Der var ingen genofok, kun et sæt løjeter. Blandt sejlerne findes en fok fra bådens byggeår 1945, den er sund og står godt, men bruges kun ved festlige lejligheder. I alt havde båden 10 forskellige sejl ved købet. Siden har jeg selv syet to genoaer, en i bomuld, og en i dacron. Båden er bygget uden motor, men fik allerede efter to år ilagt en "Watermota", som udskiftedes i 1957 til den nuværende amerikanske "Universal Atomic Four", en lille kompakt 4-cyl 4-takts benzinator på 25 hk. Den er rigelig kraftig til båden, men der går også sport i at vedligeholde en ældre motor.

Motoren har været ude af båden to gange i vores tid

for rensning og maling; der er stort set ingen tæring i den, og den fungerer som regel perfekt. Ud over almindelig vedligeholdelse har jeg i årenes løb udført følgende på båden: påsat ny fenderliste med messingkant, en ny rorvind + en reserve, nye ristværker til cockpits, nyt pantry, nye skabe i kahyt, nye salingshorn og strut, alle blokke renoveret og suppleret med nye, kopier, ny vandtæt dør i cockpit med lem, nyt skuffedarium i kahyt, ny hyldeindretning i klædeskabe samt ny forluge. Alt arbejde er så vidt muligt udført som kopier af de eksisterende dele.

Stafet til springeren

Med Susan har vi flere gange brugt ferien til deltagelse i DFÆL's stævner, andre gange har vi sejlet længere ture til Nordtyskland og den Bohuslenske skærgård.

I nogle år deltog vi i 24-timerssejladserne på Århusbugten, og to år sejlede båden længst i de små bades gruppe. Vi er i familien nok lidt spidsgatterfikserede, men vi glæder os naturligvis også, når vi møder foreningens

smukke og elegante kuttertyper. Min sejlerglæde består udover selve sejladserne også i at passe og vedligeholde en speciel nordisk bådtype med rødder i de gamle brugsbåde.

En af mine gode spidsgattererindringer drejer sig om "Springeren" fra Helsingør. Som dreng kendte vi båden fra bladene, men vi mødte den også på Samso. Det var week-endsmål for "Springeren" dengang, og det var jo noget der satte fantasien i gang. Jeg beder derfor Hans Steffensen om at modtage stafetten og fortælle DFÆL's medlemmer om sejladserne med "Springeren".

Peter Lorin, Susan

Tag med til Stockholm



I anledning af at Stockholm er valgt til europæisk kultur-hovedstad

1998, inviterer svenskerne til en regatta /træffestævne i Stockholm i dagene 23 - 26 juli 1998. Stævnets arrangør er: Classic Yacht Event.

I forbindelse med træffet arrangerer European Classic Yacht Union sin anden generalforsamling. For at få så mange udenlandske både til at deltage har ECYU arrangeret en eskadre-sejlads op til Stockholm. Jeg er godt klar over, at det er langt, og at bådene i DFÆL er forholdsvis mindre end mange af de udenlandske, men hvis man kan "følges" ad i en eskadre vil man måske være mere tryk ved at prøve med så lang en tur.

Eskadren er planlagt som følger:

11/7 Samling i Mårstrand.
12/7 Forberedelser før starten, Skippermøde.
13/7 Tidlig start mod

etapemålet Anholt.
(75sm.)

14/7 Tidlig start mod
etapemålet København.
(75sm.)

15/7 Liggedag i København.

16/7 Tidlig start mod
etapemålet Christiansø.
(110sm.)

17/7 Liggedag på Christiansø.

18/7 Tidlig start mod
etapemålet Kalmar alternativt Borgholm.
(90 alt. 110sm.)

19/7 Liggedag

20/7 Formiddag, start mod
etapemålet, naturhavn S:T
Anna skærgård. (65sm.)

21/7 Formiddag, start mod
Nynäshamn. (65sm.)

22/7 Tidlig start mod
etapemålet Vaxholm.
(50sm.)

23/7 Liggedag. Samlig af
øvrige eskadrer.

24/7 Formiddag, start af
Paradesejlads til Stockholm.
(15sm.)

Man kan tilslutte sig
eskadren ved det etape-

mal man ønsker.

Eskadren omfatter 7 etaper, og man kæmper om etape-placeringer, samt sammenlagte placeringer.

Deltagende motorbåde kæmper om særskilte hæderspriser. Overrækkelsen af præmier vil foregå i hver etapehavn. Ved hvert etapemål (havn), er der arrangeret aktiviteter for publikum og deltagende besætninger.

Eskadren er åben for klassiske sejl-og motorbåde.

I Stockholm medvirker eskadredeltagerne i det program og de festligheder der er planlagt af Classic Yacht Event og som indgår i Stockholm - Europas Kulturhovedstad '98.

Hvis du vil vide mere, kan du kontakte mig.

*ECYU-repræsentant
Jens Poulsen*

Turist udi gamle skibe

Hvordan man kan få ekstra ferieoplevelser via interessen for ældre lystfartøjer

Billedet her på siden er et kikk ud i forskibet på en 8 Mtr. R båd - og modellen til venstre er Marie på 2 et halvt. Hvad man derimod ikke kan se, er at den umådelig velholdte båd ligger i Portugal!

Vores ærinde med denne lille artikel er at fortælle om en god oplevelse, som vi havde på vores ferie i Portugal lige for jul - og give ideen videre til andre, der kunne få smag for at lege turist udi gamle skibe.

Vi vidste godt hjemmefra - via DFÆLs internationale kontaktperson hr. Jens Poulsen - at der i Portugal findes nogle få af de fine meterbåde og at folkene omkring dem er utroligt aktive for at bevare de gamle både.

Hvad vi ikke var forberedt på, var den store venlighed og beredvillighed vi blev mødt med på den

gamle havn i Setubal 70 km. syd for Lissabon.

Og hvilken båd! Det viste sig at være en original Johan Anker 8 mtr. R. Båd fra 1911.

"Tai - fun". Istandsæt så flot og med så mange detaljer at det helt tog pusten fra os.

Alt aptering var fineste maghoni med et hav af læderhynder, skuffer, skabe, hemmelige rum,

smarte stovetøj detaljer og så selvfølgelig klabaudemanden ude foran.

Motoren - en 25 HK Sole - var monteret baglæns ovenover skrueakslen og trak via et bredt gummi-bånd. Det sparer opretningen og motoren er nem at løfte ud ved service eller før race.

Skodespillene sad fast i et beslag der blev skubbet op nedefra gennem cockpitskarmen - og kunne nemt fjernes efter turen. Men selve mekanismen skulle betjenes i kiste-børnkene, som kunne låses med en slags central-låse system der kun kunne åbnes nede fra kahytten.

Foto: Sanne Wittrup





8 meter R "Tai-Fun"
Johan Anker 1911

Smart detalje – og dem var der iøvrigt mange af og vor ven var indlysende glad for at vise frem og fortalte gerne om sine 25 år med båden. Blå. Om dengang da han fandt den i Lissabon som fuldstændig vrag, det store renoverings arbejde og de

lange sommerture til Ibiza. Han havde efterhånden skiftet hele bunden inclusive kølplanke, stævne, spanter, bolte samt det meste af fribordet. Hele skroget stod fuldstændig, som var det bygget sidste år.

Tai – fun skulle nu have sin oprindelige gaffelrig tilbage og alle rundholter lå klar på det store værksted, alle sejl var syet. Så nu ventede vor ven blot på, at den nye marina skulle blive færdig til foråret, så han kunne komme igang med den nye sæson.

Et andet team var lige gået igang med en Fife 8 Mtr. R. Fra 1925, For os lignede det mindst 3 års arbejde, men de meget optimistiske gutter lovede os en tur til sommer.

En rigtig fin oplevelse – ikke kun for os men også vores nye venner, som jo selvfølgelig gerne ville vise frem, udveksle erfaringer og "løgnehistorier."

*Sanne Wittrup, Marie &
Michael Jensen
"Trio"*

Skibsportrætter

Få et ægte maleri af dit skib, udført efter fotografi



I århundreder har havet og miljøet omkring det været inspirationskilde for kunstmalere. Denne tradition har jeg ønsket at videreføre med havmalerier, skibsportrætter og kalytsbilleder, som du vil kunne se eksempler på i mit galleri ved Ebeltoft.

Det er mit indtryk at der stadig er stor interesse for denne gren af billedkunsten.

Er du interesseret eller har spørgsmål, er du velkommen til at ringe.

Ken Zier

Fyrreslugten 4, Dråby
8400 Ebeltoft
Tlf. 86 34 56 62

Stof til eftertanke for enhver træbådsejer

Og du kan få mere at vide!

En tankevækkende artikel i det norske "Båtmagasinet" 5/94 beretter om et interessant langtidsforsøg. Igennem ét år fulgte redaktionen 10 lak- og imprægnerings-systemers holdbarhed og egenskaber på forskellige træsorter uden at røre prøverne.

Testen der både blev foretaget i salt og ferskvand, viste, at de træprøver, der var behandlet med Epifanes og havde fået fem lag lak med mellemslibning, som foreskrevet af virksomheden, var uberrørte af det lange ophold i vandet. Bedste opnåede med Owatrol, Benar og Epifanes. Den Epifanes-behandlede træprøve var imidlertid den mindst slidte og havde bevaret det tykkeste lag lak. Hvis



man kan tale om en hemmelighed bag disse kendsgeminger ligger den i Epifanes maritime baggrund. Ud over Danmark og England er der stort set ikke andre lande i verden, der har så gamle søfarts-traditioner som Holland. Og Epifanes er et hollandsk kvalitetsprodukt

udviklet af producenten i tæt samarbejde med Den Kongelige Hollandske Marine. Alene på grund af marinebutikkernes ønske om en "høj omsætningshastighed" omkring et "smalt" produktsortiment, har Epifanes besværet med at trænge ind på det danske marked. Det er meget synd for de danske sejlere, men opgiv ikke af den grund! Ring til importøren i Danmark!

EPIFANES

BÅDEBYGGER HANS FOKDAL, HF-MARINE
5762 Vester Skerninge telf.: 6224 2121

45 nye

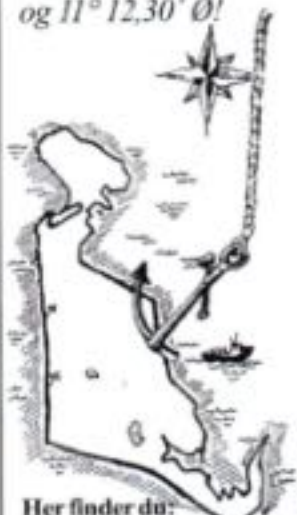
DFÆL fik ialt 45 nye medlemmer i 1997. Den anden vej i regnskabet tæller, at 16 medlemmer har meldt sig ud - heriblandt foreningens gamle formand, Philip Brand.

Det giver en netto-tilvækst på 29 medlemmer, men tallet kan godt gå hen og blive lavere, når kontingent-indbetalingerne for alvor gøres op - og skyldnerne slettes af medlemslisten. (Og så heller ikke mere modtager dette blad!)

SW

HVOR KASTER DU DIT ANKER?

- prøv på 55° 12,70' N
og 11° 12,30' Ø!



Her finder du:

- En ny lystbådehavn
- Ledige faste pladser
- Klippekort for 6 overnatninger
- BLÅ FLAG i havnen
- Bade- og vaskefaciliteter
- Legeplads til børnene
- Grill, kiosk og kro
- Kølmand med ferskvarer
- By strand og smuk natur
- Færge til fastlandet på 15 min.
- Olie og benzin på havnen

På gensyn

Agersø

Lystbådehavn

Havnefoged:
Erling Christensen
Tlf. 58 19 80 75
el. 21 48 61 85

Reglement

Regler for optagelse af fartøjer i DFÆLs fartøjsregister ... og for reglementeret standerføring:

Fartøjer, som er dansk bygget, dansk konstrueret og oprindelig konstrueret som lystfartøjer og som er dansk ejede er selvskrævet emner til optagelse.

Fartøjer af udenlandsk herkomst, der oprindelig er konstrueret som lystfartøjer og som befinder sig på danske bænker, kan også optages.

Fartøjerne skal som helhed være tæt på det originale udseende, før de kan optages i foreningens database og i DFÆLs fartøjsregister, hvor de vil blive optaget i følgende grupper:

Gruppe I

Entype- eller klassebåde med angivelse af ejerforhold.

Gruppe II

One-off fartøjer med angivelse af ejerforhold.

Gruppe III

Motorbåde med angivelse af ejerforhold

Registrerede fartøjer, tilhørende medlemmerne, er de eneste der må føre DFÆLs "Mågestander".

Kravene, vedrørende reglementeret standerføring, er korrekt opfyldt når standeren er rimelig intakt og kun falmet i begrænset omfang. "Mågestanderen" er DFÆLs "visuelle kendetegn", og bør derfor jævnligt udskiftes under beborigt bensyntagen berit. Et fartøj med en pjaltet og falmet stander er en skændsel for både foreningen og fartøjsejeren.

Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

Indmeldelses-, registrerings og bestillingskort

TM DF/ELs
notater

Benyt venligst skrivemaskine eller blokbogstaver

Kontingents periode: 1/1 til 31/12 98

Indm. gebyr ved førstegangsendmeldelse: 130 kr.

Sæt x

☐ Indmeldelse/Medlemsskab 300 kr. pr. år

☐ Indm./"Passiv" medlemsskab 200 kr. pr. år

☐ Omregistrering/Båddata

☐ Adresseændring

☐ 1 stk. målestander (80 kr.)

☐ 1 stk. Syns- og Notatbog (85 kr.)

Gruppe

Medlemsnr.

Notatbog

Bådtype/klasse:

Bådens navn:

Byggested/båddbygger:

Byggeår:

Konstruktør:

Træsorter:

L.O.A.: L.v.):

Bredde:

Dybdegang:

Displacement

Sejlbåd

Rigtype:

Sejlareal:

Marke i sejl:

Motorbåd

Motorfabrikat/type:

HP, kW

Bådens nuværende hjemsted:

Sejllklub:

Bemærkninger:

Ejers navn:

Medlemsnr.:

Tlf.:

Postadresse:

Postnr.: By:

Medejere:

Findes der ☐ Konstruktionstegninger ☐ Billeder/tilsynsbog ☐ Fotos ☐ Historisk materiale ☐ Andet

Medsend gerne original eller kopi til registrering og opbevaring i DF/ELs arkiv

Dato

Underskrift



POST

Sendes ufrankeret
Modtageren
betaler portoen



*Dansk Forening
for ældre Lystfartøjer*

c/o Danmarks Museum for Lystsejladis

Valdemars Slot

Slotsalléen 100

Treense

+++ 1215 +++

5700 Svendborg

Købes

**45-48 kvm spidsgatter ca. 30 fod
- købes kontant.**

Må gerne trænge til en kærlig hånd.

Brian Vinjeborg

Svendsgade 23

Horsens

Tlf. 75 61 26 56

Sælges

28' Kragejolle, bygget som lystbåd
i Nyborg 1928. Lærk på eg.

Totalt ombygget i 1972-73: Forhøjet
et bord, nyt teakdæk, ny mahognikahyt og
aptering. Ny støbejernskøl.

Moderne bermudarig. Volvo Penta MD2 motor.

Et rummligt og sundt familieskib med 4 voksen-køjer.

Henvendelse: Andersen, Nykøbing F.

Tlf. 54 85 29 87 / 54 85 19 93

Annoncer i DFÆL's medlemsblad

Annoncepriser i bladet er som følger:

Helside 400,00 kr.

Halvside 250,00 kr.

Kvartside 175,00 kr.

Som medlem af DFÆL får du 50% rabat på ovenstående priser ved køb/salg af båd. I
priserne er inkluderet billede eller tegning af din båd.

Annoncetekst m.m. sendes til Sanne Wittrup, hvorefter vi sørger for udsendelse af
opkrævning pr. giro, når bladet er udkommet.

#2579 ODC 249
OVE JUNL
PRÆSTØVEJ 19
4771 KALVEHAVE
|

000

Sejlcenteret giver op til 25% rabat på dine sejle

Som medlem af DFÆL får du hele året 20% rabat på nye sejle (i vinterhalvåret kan du få op til 25%). Du får 10% rabat på reparationer. Du skal bare sige til, når du bestiller.

Vi kender en masse til træbåde og de helt specielle hensyn, der skal tages. For eksempel master uden hækstag og bagstag. Bomme og master har ofte specielle beslag, der er vanskelige at få fat på, er blot nogle af de udfordringer, der skal løses.

Sejlets facon er naturligvis en vigtig faktor, når du skal have glæde af dine nye sejle. De skal konstrueres anderledes end sejle til alu-riggende både. Vi har erfaringen fra mere end 15 år i træbåde.

Vores sejle sidder på mange træbåde rundt i hele landet, blandt andet på de to 38 m² spidsgattere Astral og Bel Ami. Vi har også leveret sejle til Springere, Skærgårdskrydsere, Havkrydsere og mange andre.

En særlig opgave var at levere sejlene og presenninger til museumsbåden Runa med den originale gaffelrig.

Vi syr kun sejle i god kvalitetsdug og rigtigt godt håndværk, så uanset hvilken udførelse og kategori, du vælger, er du sikker på, at sejlene holder i mange år.

Du er altid velkommen til at os. Tal med Leif eller Karen Boe.

Sejlcenteret

Strandlodsvej 13, 2300 København S
Telefon 31 57 71 14