

*Dansk Forening
for ældre Lystfartøjer*



Nr. 58

December 1998

Bladet udgives af
Dansk Forening for
Ældre Lystfartojer
c/o D.M.E.L.
Valdemars Slot
Troense, 5700 Svendborg

*Telefonisk henvendelse skal ske til
bestyrelsесmedlemmerne og IKKE
til adressen på slottet.*

*Bladet udkommer: 15.2, 15.5,
15.9. og 15.12.
Deadline for stof og annoncer til
bladet er 1 måned før udgivelses-
datoen.*

Redaktion: Michael Christensen

Layout: Den Gale Halse

Tryk: Rodgaard Bogtryk

Redaktionelt stof og annoncer:

Michael Christensen
Radbyvej 56, 5600 Fåborg
Tlf. 6268 1894

Bestyrelsесmedlemmer:

Knud Isager, *formand*
Strandvejen 10, 7120 Vejle
Tlf. 7581 6051

Jens Poulsen,
Lodsvej 10, Troense
5700 Svendborg
Tlf. 6222 6787

Ole Heilmann,
Vesterlokken 23, 2700 Brønshøj
Tlf. 3860 2457

Helge Moller,
Orkildsgade 45,
5700 Svendborg
Tlf. 6221 5291

Michael Christensen
Radbyvej 56, 5600 Fåborg
Tlf. 6268 1894

Lokale initiativer:

"Kort 112"
Århus Bugt -området
v. Bruno Jensen
AGF-Vej 2, 8260 Viby

"Skaroksen" Næstved
v. Kaj Albertsen
Yrsavej 3, 4700 Næstved
Tlf. 5373 0841

"Ø-havet", Sydfyn
v. Mads Lilboldt,
Ramsøhred 25, 5610 Assens
Tlf. 6471 1216

Sejlerfinans
H.C. Hansen,
Trommesalen 5,
1614 Kobenhavn K.
Tlf. 3123 3100

Forsikring:
Rene Marker
(Allianz Nordeuropa)
Tlf. 4362 4062 Mobil: 4043 2229
(Henv. KUN til Rene Marker)

Vurderingsfolk:
Hans Emil Petersen,
Svendborg
Tlf. 6221 3373

Visti Kruse, Ringkøbing
Tlf. 9732 1801

Knud Johansen, Frederikshavn
Tlf. 9842 2572

Arne Borghegn, Græsted
Tlf. 4229 0821

Johannes Hebol, Årøsund
Tlf. 7458 4314

Indhold

<i>Ny bog af Bent Aarre</i>	4
<i>Opmåling af både</i>	6
<i>Læg nyt lærred på dækket</i>	10
<i>Forslag til nyt vurderingsskema</i>	12
<i>Sommerstævner: Hvor og hvordan?</i>	14
<i>Nyt fra museet på Valdemars Slot</i>	16
<i>Nyt foreningsinitiativ</i>	18
<i>Nye kurser på vej</i>	22
<i>Åbent brev til Miljoministeren</i>	24
<i>Brug af epoxy systemer</i>	26



Forsidefoto: Der kæmpes hårdt for at falde af i Aage Hempels 5,5 meter "Tumleren" i det hårde vejr under OL uddelagelserne på Isfjorden for Helsingør Legene. Du kan læse mere om sejlsportshistorien i Bent Aarres nye bog "Lysejæld i Danmark".

Fotograferet af Ragnvald's Presse- & Selvklabsfoto i 1952



Kong Christian X efter stabelaflebningen af "Rita VT" i 1937.



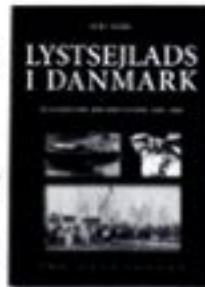
Kong Christian X's 10 meter "Rita VT" var en af de første både der blev eksporteret til USA.

Lystsejlads i Danmark - ny bog af Bent Aarre

DFÆL-medlemmer kan købe bogen med betydelig rabat

DFÆL's stifter og forhenværende formand Bent Aarre har skrevet en ny bog om sejlsportens kulturhistorie fra 1855-1966.

Bogen beskriver ikke mindst ved hjælp af over 200 ofte enestående fotografier hvordan sejlsporten har udviklet sig fra at være en aktivitet for en lille overklasse til efterhånden at blive en sport, der praktiseres i alle sociale lag i Danmark. De fleste vil kende Bent som en glimrende skribent og fortæller, så der er noget at glæde sig



195,- kr. inklusive forsendelse.
Fotokopiér evt. kuponen.

til. Bogen er officielt udgivet af Danmarks Museum for Lystsejlads - og alt overskud fra salget går ubeskåret til museet. Også Bent Aarres forfatter-honorar. Den økonomiske basis for projektet er leveret af Augustinus Fonden, og bogen udgives på forlaget Cervus. Den koster 245 kroner i boghandelen, men DFÆL-medlemmer kan dog købe bogen til favorpris

Ja tak, jeg vil gerne have tilsendt "Lystsejlads i Danmark".
Da jeg er medlem af Dansk Forening for Ældre Lystfanojer modtager jeg bogen til favorpris kr. 195,- inkl. forsendelse.

Brug venligst blokbogstaver

Navn:

Adresse:

Postnr:

By:

- Beløbet vedlægges i check
 Beløbet indsættes på konto 856-1176 i BG Bank

Sendes til:

Danmarks Museum for Lystsejlads, Nordbjergs Bådeværft,
Skovshoved Havn, 2920 Charlottenlund. Tlf. og fax: 3962 0057

LINIETEGNING, DEL 1



I 1997 holdt vi et praktisk kursus i opmåling af både. Da det ofte er små med tegninger af vores både er det nyttigt og interessant selv at kunne rekonstruere disse. Kurset blev holdt af skibingenior Karl Lildboldt, som i forbindelse med sine opgaver for Skibsbearingsfonden ofte må gøre til måleregnet. Der findes et udal af metoder som kan benyttes, men i det følgende vil jeg forklare hvordan Karl bører sig ad.



Fig. 3

VÆRKTOJ

Til arbejdet skal du bruge:
Et langt målebånd, ca. 5m længere end båden.
Flexible målebånd 2-3m med et blylod i enden.
Et langt waternas.
Diverse rette lister og evt. et stykke krydsfinér.
Skruetvinger, dobbeltkæbende tape og et par kraftige jordspyd.

Et par gode hjælpere.
FORBEREDELSE

Inden du går i gang er det vigtigt at du får båden i lod. Dette kan evt. gøres ved at hænge blylodet i en snor i stævnen, ret båden op så lodline og stævn er overet. Hvis du gør dig umage med dette og målearbejdet iowrigt, er det uden videre muligt at opnå en præcision på +/- 1cm.

Det lange målebånd spændes nu ud imellem jordspydde ne, så det når forbi bådens ender, mindst 4-5m i en af enderne.

Er kolen f.eks. ret på undersiden, kan du, for at begrænse antallet af målinger, lade båndet følge denne - hvis ikke, så lad målebåndet være parallelt med bådens flydevandlinie,

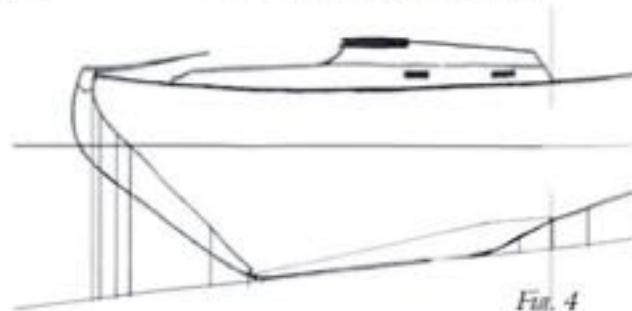


Fig. 4

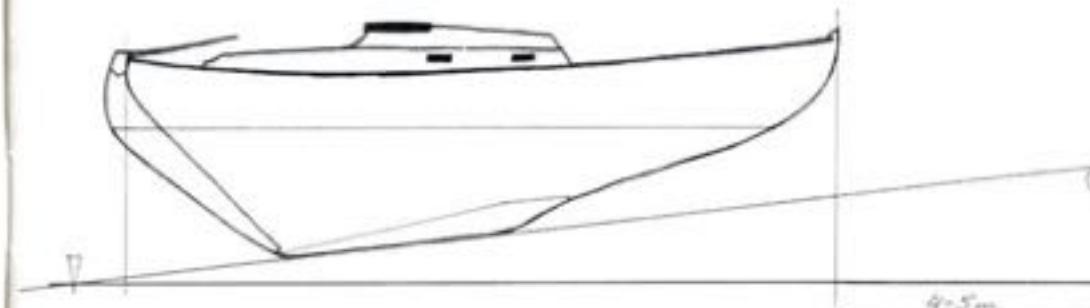


Fig. 1

som næsten altid er synlig. (fig. 1)

Vinterstativ og opklodsning gør det som regel umuligt at placere båndet i bådens centerlinie. Det betyder ikke så meget, når båndet er parallelt med centerlinien og du husker at tage højde for forskydningen (Zo). (fig. 2)

Målebåndet danner nu reference for alle resterende målinger.

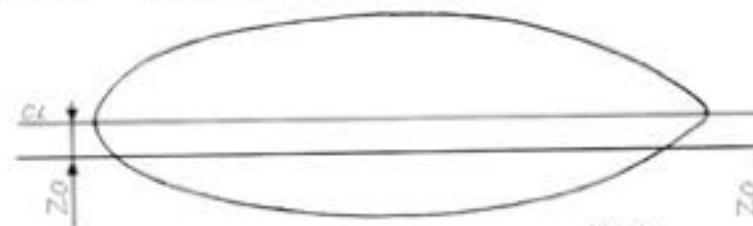


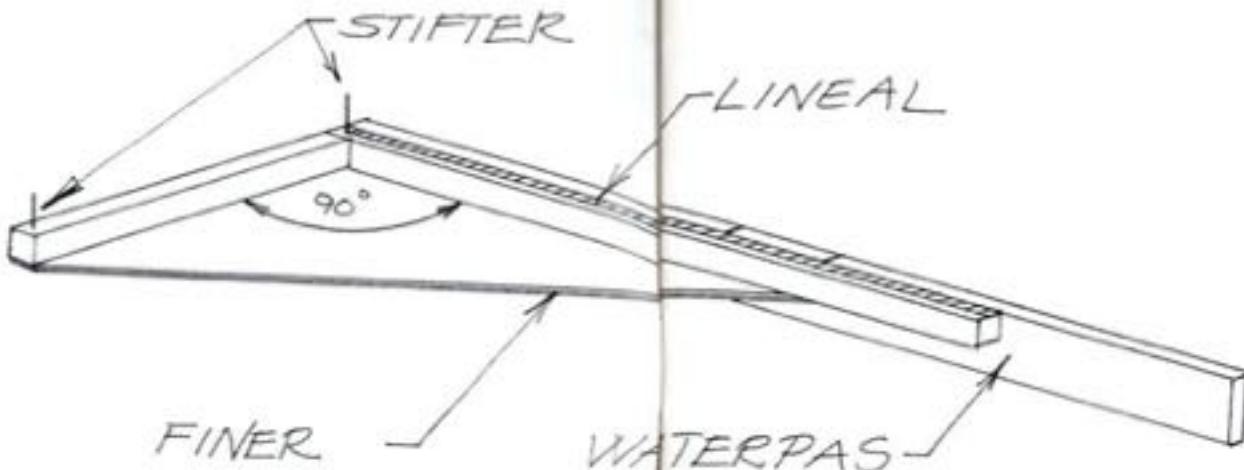
Fig. 2

"0" på skalaen, (fig. 3)

Lav nu en tabel som nedenstående, hvori du noterer længde- og højdemålene (x,y) for hvert målepunkt. Der er naturligvis områder hvor du skal tage flere mål end andre. Typisk ved stævnene (hvor en lille ændring i længderetningen giver en stor ændring i højden.) Husk også at tage målede ved vandlinien.

Figur 4 giver et indtryk af

Fig. 6



målepositionernes fordeling. Ved indfaldende stævne kan du bruge en lille vinkel og evt. et waterpas. (fig. 5)

SPANTER

Lav en stor retvinklet trekant af nogle lister og evt. et stykke

krydsfinér. Monter det lange waterpas og en lineal på trekantens grundlinie. (brug f.eks. et par skruetvinger eller dobbeltklæbende tape).

Slá et par stifter i hver ende af trekantens modstående side.

Stifterne skal helst flugte med "0" på linealen. (fig. 6)

De to stifter holdes ind til referencebåndet, og trekanten klodses op så den ligger i water. Tag så spantets bredde- og højdemål (z,y). Jo flere desto bedre. (fig. 7)

Husk målene ved skandek og vandlinie, samt at notere læng-



Fig. 5

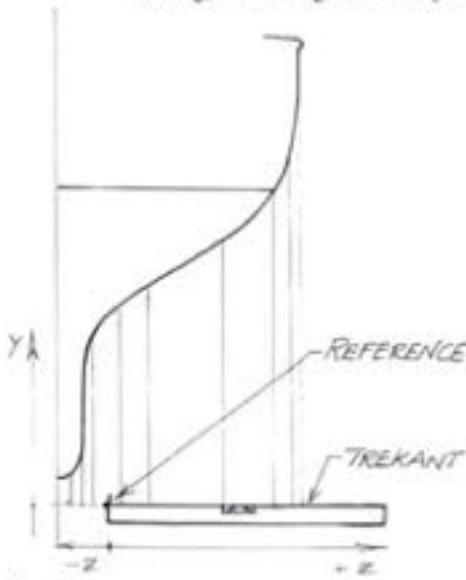


Fig. 7

demålet (x). Mål nu så mange spanter som du orker, helst 10 eller flere.

Nu er det egentlige målearbejde overstået, og du har en tabel for opstalt og spanter. Herunder ser du et par eksempler. (fig. 8)

Bemærk alle kommentarerne, der letter "huskearbejdet", når du sidder derhjemme.

KONTROLMÅL

Sidst med ikke mindst:

Da alle målingerne er lavet v.h.a. en lodsnor, og da vore både kun sjeldent står i water, skal du huske at tage målene 1, 2 og 3 (fig. 9). De skal, for

nojagtighedens skyld, være så store som muligt. (dette er grunden til at referancebåndet

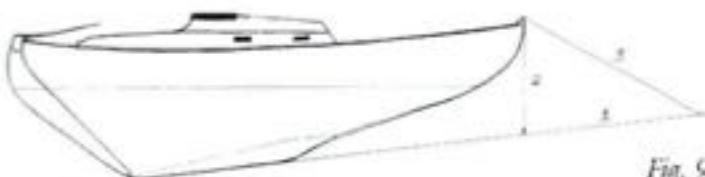


Fig. 9

skal nå så langt ud over den ene ende af båden)

God arbejdslust!!!!

Mads Lildbøl



NY DÆKSBEKLÆDNING

Det første jeg gjorde var at spørge mig for: Jeg fik et næsten énentydigt svar: BRUG GLASFIBER.

Jeg var nu helt sikker på, at vores båd - en UTZON 30m2 - ville synke på stedet, hvis der kom plastik på den.

Efter at have gået og tygget lidt på det, ringede jeg til Ebbe's Bådebyggeri i Marsdal. Han havde netop færdiggjort en båd med lærred på dækket.

Han gav mig 3 hovedråd:

BRUG INDISK BOMULD UDEN KUNSTSTOFFER.

BRUG KOBBERSOM.

LÆREDET MÅ IKKE LIMES PÅ, MEN SKAL MALES PÅ DÆKKET.

Sommeren var forbi og Typhonen kom på land. Sikkert anbragt i laden gik jeg i gang med at rydde dækket.

Under den gamle dæksbeklædning af uforklarlig observans dukkede mange sjoveting frem. Som og skruer der ikke var fjernet. Huller i alle storrelser og gamle beslag. Men værst af alt begyndende fugtskader pga. den utætte belægning.

Nu skulle hun bare stå vinteren over og blive godt tor.

Da foråret så småt meldte sin ankomst, gik jeg i gang. Jeg fik indkøbt lærred, som og maling i rigelige mængder. Malingen skulle have været blymonje, men det kan man jo ikke få længere. Så det bedste alternativ var Yachtprimer.

Det er også vigtigt at bestille skvatlister og evt. fenderlister i god tid. Bådebyggere har altid rasende travlt, når solen begynder at skinne.

Efter at have fjernet alle unødvendige genstande fra dækket og alle huller var proppet, sleb jeg dækket med en korn 60 for at give det en ru overflade, så malingen bedre kunne fastne.

Det indkøbte lærred fik jeg i 1,5 m brede baner. Så det blev

nødvedigt at samle banerne under en fisk.

Banerne blev klippet til i begge sider. Forst en ret grov tilpasning. Så blev banerne lagt ud på dækket med nogle tunge klodser til at sikre, at de lå fast. Derefter blev de fint tilpasset mod kahytten og ud over rælingen. 1 cm op ad karmen og 2 cm ud over rælingen.

Da det hele var klippet til, rullede jeg de to baner sammen. Dækket blev malet en 3-4 gange med Yachtprimer. Den første bane blev lagt op i sammenrullet tilstand. Endnu en gang Yachtprimer blev smurt på dækket og lærredet blev rullet på et lille stykke ad gangen.

Her kommer det sværste af arbejdet. Jeg sommede lærredet fast inde ved karmen. Trak lærredet ud over rælingen og sommede det fast i skandækket. Der hvor fenderlisten engang ville komme til at sidde. Sommene skal sidde ret tæt, og lærredet skal hele tiden trækkes, så det ikke ligger og bobler eller buler.

Jeg blev ret træt i fingrene af at trække og somme på en gang. Det er et lidt svært at styre små kobbersom og hammer, når man er smurt ind i maling.

Når begge baner er sommet på plads, skal lærredet møttes med maling.

Regn med en 5-6 liter. Som slutlag brugte jeg Decolay.

Nu kunne listerne tilpasses og monteres. For at få plads til

lærreds-

kanten bag listen

fræsede jeg en kant på bagsiden af listen.

Det gælder både for den liste, der ligger ind til karmen

og fenderlisten. Til slut blev skvatlisten sat på.

Alle listerne blev lagt ned i Sikaflex.

Vi synes selv, at resultatet er blevet ret godt. Og frem for alt - det er 100% tæt.

John Garling



Spændende forslag til ny vurderingspraksis

Allan Schmeltz har sendt et spændende forslag til en ny vurderingspraksis. Allan Schmeltz har udviklet et vurderingskema og en vejledning med retningslinjer og kriterier, dette er både

med til at sikre en mere ensartet bedømmelse, men også at vejlede bådejerne således at båden efterhånden bliver i overensstemmelse med deres historiske oprindelse.

VEJLEDNING TIL VURDERINGSSKEMA

Udgangspunkter

Vurderingen af bådene er taget ud fra 4 udgangspunkter.

Pkt. 1

Hvor godt er båden bevaret af oprindelig stand dvs. hvor meget er der tilbage af de originale materialer?

Pkt. 2

Hvis der er udskiftet materialer hvor godt er det så udført?

Pkt. 3

Hvis der er brugt andre materialer end oprindeligt, hvor godt falder det sammen med det bestående, her tænkes på beslag, rig, blokke, spil, træsorter osv? Her tænkes også på glasfiber på skrog, ruf og dæk. Hvis angår glasfiber må man også vurdere om træet under glasfiberen er af god kvalitet.

Pkt. 4

Skigets stand og udseende i almindelighed. I dette punkt tænkes også på konstruktionsændringer, dvs. har man ændret på riggen, ruf eller andet.

Pointafgivning

Der afgives point fra 0 – 10 som sammenstelles når alle både er vurderet. I tilfælde af pointlighed kores ud fra en prioriteringsliste med udgangspunkt i bådens originalitet.

Prioritetsrækkefolgen er lig med rækkefolgen på skemaet og inden sammenligning sammenlægges pointene i hver kategori dvs. har begge både 45 point i oprindelig bevaring, sammenligner man det samlede resultat af arbejdets udførelse osv.

Vejledning til skema

Bådens oprindelige bevaring

Udgangspunktet er 10 point og for hver 10% af det enkelte område der er udskiftet fratækkes 1 point min. 1/2 point = 5%. Dvs. at man i rubrikken % skriver den procentstørrelse udskiftningen svarer til og derefter fratækker det antal point som de procent er lig med fra tallet 10. Det endelige resultat skrives i rubrikken POINT.

Arbejdets udførelse

Her sættes et kryds i felterne UM (

under middel), M (middel), OM (over middel). Jo længere mod højre man sætter krydset jo højere point og omvendt. Dvs. sidder krydset helt ude på højre streg i OM gives 10 point og 0 point hvis er helt ude til venstre i UM.

Er der ikke udført noget arbejde i et område dvs. materialerne er originale afgives max. point såfremt de er i god stand. Fratræk for oprindelig materiales kvalitet er vurderingsmandens skon.

Materialevalg

Her må pointafgivningen komme an på et skon fra vurderingsmanden, dog skal der afkrydses i felterne Opr. mat. (samme materiale som oprindeligt) eller under Andet.

Her gælder også at så fremt intet er udskiftet gives max. point.

Udseende og stand

Her vurderes på samme måde som under punktet Arbejdets udførelse.

Særlig indsats

Her vurderes ud fra en indsats der er gjort for evt. at redde båden eller andre ting. Som eks. kan nævnes

Ambition hvor hækken blev fundet hos en bådbygger hvorefter ejeren insisterede på at den skulle monteres igen, eller Hiawatha som havde været

VURDERINGSSKEMA DF/EL

Bådens navn:	2011-8	Type:	DF/EL	Årgang:	1987
Konstruktion:	2011	Størrelse:	10 m²	Præcis:	Ja
BÅDEN SØRGER FOR:					
BÅDENENS ORIGINELIGE BEVARING:					
Hvor	Under	Midt	Over	UM	POINT
rig	X				10
deck		X			5
bulwark			X		5
spile				X	5
rigtop					0
RIGSSTÆNGLENS UDFØRELSE:	UM	M	OM	POINT	
Hvor	Under	Midt	Over		
rig	X			10	
MATERIALEVALG:	OPEN	STÅL	ALUMINIUM	POINT	
Hvor		X		10	
deck			X	5	
bulwark				0	
spile				0	
rigtop				0	
UDSEENDE OG STAND:					
Hvor	Under	Midt	Over	UM	POINT
rig			X	10	
deck				5	
bulwark				0	
spile				0	
SÆRLIG INDSATS:	YEAH	NOPE	NEUTRAL	POINT	
REMARKS:					
Dette er en skabelon til vurdering af en båd i en bestemt stand.					
TILHOLD:					
FORSKRIFT PÅ VURDERING:					

i familieejede i mange år men på et tidspunkt var blevet solgt. Den nuværende ejer, som i sine barndomsår havde sejet mange ture med den, rejste til Finland efter at den var fundet igen i meget dårlig forfatning men fik den nødtorftigt repareret og sejet til Danmark.

Sommerstævner: Hvor og hvordan?

Sommerstævnerne er i den senere tid blevet diskuteret ivrigt, således også i bestyrelsen. Det diskussionen har gået på er dels indhold og form og dels den geografiske beliggenhed. Det sidste udspringer af at stævnet i 1999 bliver i Nibe.

Det skal understreges at jeg intet har mod Nibe eller nogen anden lokalitet i Danmark, og at som det er nu, er der en stor grad af demokrati i måden at udvælge de havne hvor stævnerne holdes. Problemet er blot at stævner der holdes så langt ude i kanten af landet ikke er så velbesøgt, som stævner der ligger mere centralt. Det er synd for stævnearrangørerne, at der ikke kommer så mange. Det er et problem at begynde at tænke på en geografisk indsnavring af det område, der kan holdes stævner i, og jeg legger mig sikkert ud med en del medlemmer, når jeg alligevel vil foreslå, at vi begynder at tænke i disse baner. Problemet er mest mod nord og mod Bornholm, alle andre dele af landet er overkommelig for de fleste. Når jeg siger de fleste, vil jeg gerne underbygge det med lidt statistik. I foreningens database kan vi soge på de første ciffer i telefonnummeret, og selv om det ikke er helt nojagtigt, giver det dog et fingerpeg om, hvor de fleste medlemmer i foreningen bor. På Østsjælland og i København bor der ca. 120 medlemmer, på



Stævner der holdes i yderkanten af landet er ikke resten af Sjælland ca. 45, på Fyn ca. 63, i Syd- og Midtjylland ca. 50 og i Nordjylland ca. 13. Det betyder, at for at få et velbesøgt stævne i Nordjylland, skal der foruden en god vejrudsigt være ca. 50 både fra andre dele af landet, der vil sejle det lange stræk for at deltage i stævnet. Selv om det ville være ideelt, hvis folk ville mode op så langt væk hjemmefra, sker det sjældent. Ved stævnet i Nykøbing Mors i 1993 var der 20 både. Det skal siges, at det også var et utroligt dårligt vejr. Jeg vil derfor

så velbesøgte, som stævner der ligger mere centralt. foreslå, at der ikke holdes stævner nord for en linie fra Grenå og stik vest. Lad os få en medlemsdebat om emnet.

Det andet der er blevet diskuteret ivrigt er form og indhold på stævnerne. Indtil nu har formen været meget ens. De første både kommer til haven i løbet af onsdagen, de fleste kommer torsdag, fredag foregår bedommelsen af bådene og om lørdagen er der kapsejlads og om aftenen middag med uddeling af præmier.

Der er interet i vejen med den måde at afholde stævner på, andet end at der er ønsker fremme om at prove noget nyt. Det mest vidtgående forslag er at afholde stævnet som et ankerlig-gerstævne.

Et andet forslag går på at mødes i en havn om onsdagen og så følges ad eller sejle kapsejlads hen til en anden havn om torsdagen, og så fremdeles, til man når havn om lørdagen og afholder middagen. Dette ligner lidt den måde, man sejler Fyn rundt med TS-skibene på. Fordelen er, at man får sejlet. Mange mener at det er for lang tid at ligge i havn fra onsdag til søndag. Man kunne også tænke sig en blanding af disse forslag. Et eksempel: Alle både mødes i en havn ca. 15-20 mil fra selve stævnehavnen om onsdagen, og sejler om torsdagen til stævnehavnen i samlet trop, evt. som en kapsejlads, og måske med forskudt start så den båd der kommer først også er vinder. Der er sikkert mange forslag. Kom med nogle idéer så bestyrelsen har noget at arbejde med.

Michael Christensen

Spændende nye fartøjer på Danmarks Museum for Lystsejlads

Ved udgangen af 1998 er museet på Valdemars Slot oppe på at besidde knap 70 joller og fartøjer. Og hvad vil vi så med alle dem? - som Bent Aarre udtrykker det i årsberetningen fra Museet. Han svarer selv, at museet netop ser det som sin pligt at sørge for at redde og gemme et eksemplar af hver bådtype - så vidt muligt.

Museet har nemlig plads til oplagring af fartøjerne i første omgang, så man senere kan tage stilling til, om de skal sejle eller renoveres og udstilles - eller blot gemmes en tid endnu.

Året 1998 har da også bragt adskillige nye fartøjer og effekter til museet: Museet fik sin egen piratjolle - en utrolig flot mahogni-jolle fra 1966 - en af de sidste for glasfiberjollerne tog over. "Ninet" er skænket til museet af Dansk Piratjolleklub med originale Elvstrom-sejl og viser noget af det bedste jollebyggerarbejde, der er set i Danmark, skriver Bent Aarre i sin års-

beretning. Præsto Sejlklub fik i 1945 tegnet og bygget en kravelbygget spidsgatter af brodrene Bjørn og Knud Olsen. Båden skulle bruges til uddannelse af sejlere, hedder "Vi Vil" og i år besluttede sejlklubben så at forære den uhyre velholdte båd til museet.

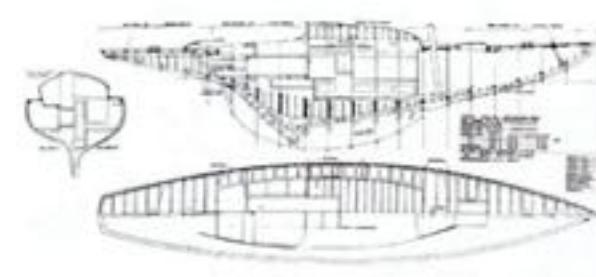
Båden får fast plads ved Museumsbroen. I 1998 fik museet også lejlighed til at koble en M.S.J. Hansen-spidsgatter, en 20 kvm -model, som ovenikobet har været konstruktorens egen. Den er bygget i 1931 og bar navnet Glory

- og lå i Sundby frem til 1972. En jolle fra Niels Benzons 15 meter R-yacht havde overlevet yachtens oppe under loftet i et værksted hos en sejler, Jan-nik Berntsen. Han forærede museet jollen, som er fuldstændig original og med alt udstyr. Museet har ligeledes reddet en - viste det sig - værdifuld mahogni Nordisk Kryd-

ser fra ophugning. Båden stod og forfaldt på KAS' båtplads i Svanemollehavnen, hvor en nøjere undersogelse af "skroget" viste sig at gemme på NK D 5 fra 1932. Båden blev bygget til en blikkenslagermester A.V. Olsen i Taarbæk, er tegnet af Knud Reimers og hed dengang "Briand V". Båden befinder sig nu på museet. En meget flot og værdifuld motorbåd, en italiensk bygget Riva er også blevet overgivet til museet efter ejerens sidste ønske.

"Rivaen", som er i tip-top stand og sejklar skal i første omgang stå ved siden af museets anden racermotorbåd, en Hacker Craft fra 1930. Museet har i 1998 fået sin først glasfiberbåd i samlingen, nemlig den kendte jordomsejler Svend Billesbolles 18 -fods Lynæsjolle "Stormy". Båden har fragtet sin ejer rundt på verdenshavene fra 1988 til 1995. - Vi havde

endnu ikke tænkt os at indlemme glasfiberbåde i vores



samling, men "Stormy" kunne vi ikke sige nej til, skriver Bent Aarre.

Tegninger af NKD 5 "Briand V" som netop er erhvervet

Udover de nævnte fartøjer har museet også fået nogle gamle kaproningsbåde, en kongelig isbåd, en Mirror-jolle, en Moth-jolle og en catamaran - samt en lang række effekter. Som eksempel kan nævnes Paul Elvstroms stopur, der var med til at skaffe ham og Danmark guld i "Firefly" i 1948. Alt ialt ser det bestemt ud som om, der bliver ved med at være gode og nye grunde til at aflagge Danmarks Museum for Lystsejlads et besøg.



På museet finder du også mange spændende modeller:

Sanne Wittrup

Nyt foreningsinitiativ

Lordag d. 14. november var Ole Heilmann og undertegnede til møde på færgen Kong Frederik IX i Nyborg. Til stede var Anker Lauridsen (AL) fra TS, Mogens Nørsgaard Olesen (MNO) fra Fergehistorisk Selskab, Karl Andersen (KA) fra Foreningen til gamle skibes Bevarelse og nogle flere fra Fergehistorisk Selskab.

Det var AL og MNO der havde indkaldt til mødet med det formål at forsøge at stable en fællesforening eller et fællesråd på benene.

Modet startede med at foreningerne præsenterede sig selv og allerede under denne præsentation var det tydeligt at der var stor forskel på foreningerne. TS og DFÆL ligner hinanden en del, og de to andre foreninger ligner hinanden. Man kan populært sige, at i TS og DFÆL er det hver mand sin båd, og i de andre er det mange om et skib. Der er jo også stor forskel på en færge og en spidsgatter. Når det er sagt, så må det nødvendigvis også siges, at der også er mange ting vi har til felles.

Det vi alle kunne blive enige om var, at kurser og uddannelse kunne vi fint

arbejde sammen om. Jeg tilbød straks, at de andre foreningers medlemmer kunne deltage i foredraget om linolie, som holdes i starten af det nye år. PR og synliggørelse var et andet område, hvor der kunne stables et samarbejde på benene. Det blev foreslægt, at de andre foreningers skibe kunne deltage i vores træf i Nyborg i år 2000. Til det svarede vi, at det ikke var en god ide, at de deltog i selve træffet, fordi vores egne både så nemt kunne drukne lidt i den samlede tonnage. Men et forslag om at der i ugen efter vores stævne, blev lavet et arrangement med TS-skibe, færger og lystbåde i Nyborg blev vedtaget.

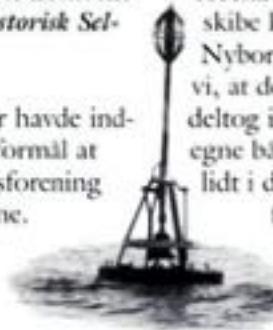
Det sidste, der blev diskuteret længe, var fordelingen af offentlige midler. Det udviklede sig hurtigt til en konfrontation mellem AL fra TS og MNO, og det var selvfølgelig Skibsbevaringsfonden der var diskussionsemnet. Da det er således, at lystbåde slet ikke kan tilgodeses med midler fra Skibsbevaringsfonden, var vi ikke ret meget med i denne snak. MNO mener, at vi alle skal stilles lige med hensyn til at kunne modtage penge fra fonden, ellers vil et samarbejde ikke være muligt. Jeg vil ikke

stille det så skært op men dog sige, at hvis vi skulle have midler fra denne fond kunne de måske gå til museet. Folkene fra museet på Valdemars Slot gør det imidlertid klart, at de ikke er på jagt efter pengene i Skibsbevaringsfonden. Den fond har TS arbejdet hårdt på at få stabler på benene, og så kan vi ikke tillade os at komme bagefter og gore krav geldende. Vi kan dog være med til at søge flere penge og så derefter være med til at bruge dem. Vi anførte, at der måske ville være mere idé i at forsøge at få fjernet 1%-afgiften på forsikringer, og

på længere sigt forsøge at blive momsfritaget. Alle var enige om at vi skulle gøre fælles front mod det offentlige og at det batter noget, når der står ca. 3000 medlemmer bag henvendelserne til myndighederne.

Der var stor opbakning til at vi skal fortsætte vores samarbejde. Vi aftalte at vi mødes igen lørdag d. 13. marts 1999 i København. Der blev snakket om, at vi kunne kalde den nye forening for Maritimhistorisk Selskab.

Michael Christensen



"PROFI"

-100% vandtæt sejlertøj

2 -DELT

Jakke normalpris kr. 748,-

Hoje jollebeneklæder

Normalpris kr. 598,-

Materiale: Oxford nylon, som er gennemført, for avisning af kondens. Hætte kan rulles ind i kraven. "PROFI" er forsynet med: Refleksstriber, neopren manchetter, netforstærkning for effektiv udluftning af kondens. Ekstra forstærkning på knæ og bag. Velcrolukning ved arme og ben, samt vandtætte lommer.

Fås i str. XS-S-M-L-XL-XXL



SÆTPRIS NU KUN
595
FØR 1.346,-



**BÅD &
MOTOR**
AUTOMATISK FORHANDEL
OG SERVICEVÆRKSTED

LILLESTRAND 3 5600 FAABORG

TLF. 6261 0820 FAX. 6261 0809

www.baad-motor.dk butik@baad-motor.dk

Nyt fra bestyrelsen

Måleregel

Bestyrelsen vil gerne takke den lille "måleregelgruppe" for et godt stykke arbejde, og bede dem arbejde videre med "ny NL". Vi mener at det er en realistisk idé at lade målerebet ved udforme af folk selv som et "tro og love målerbrev"

Bådudstilling

Der arbejdes med at lave en stand på bådudstillingen i Fredericia først i det nye år.

Medlemskort

I bestyrelsen droftes det i øjeblikket, hvordan det vil være muligt at lave et medlemskort.

Generalforsamling 1999

Det er fastlagt at generalforsamlingen bliver lørdag d. 20.

Michael Christensen



NYT - NYT: PINSETRÆF!

Havmågen for første gang
kalder Limfjordens "Fæle"

Til hygge og sang

Husk flag over top -

og godt humor -

og sat så kursen mod Glyngorl...



Hilsen

Lisbeth Kofoed Galchojvej 1

8831 Lægstrup

Danabåden "Vifert" 25 D2 af Hjarbæk

marts 1999 kl. 13. Der forhandles med Odense Sejlklub om at benytte deres lokaler.

Bedommelser

Bestyrelsen opfordrede i sidste nummer af bladet medlemmerne til at komme med forslag til retningslinier for bedommelsen af vore både på stavnerne. Der kom kun ét forslag. Det kom fra Allan Schmeltz (se forslaget andet steds i bladet). Vi synes at det er et godt forslag. Blot mangler man at finde en måde at bedomme det, man i TS kalder "fjernkending". Vi kunne også kalde det silhuet, eller omrids. Der vil blive arbejdet videre med forslaget.

Stof til eftertanke for enhver træbådsejer

Og du kan få endnu mere at vide!



En tankevækende artikel i det norske »Båtmagasinet« 5/94 beretter om et interessant langtidsforsøg. Ingeniører fulgte redaktionen 10 laker og imprægneringssystemers 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 mellemstribning, som foreskrevet af virksomheden, var uberoede af det lange ophold i vandet. Bedste prøveresultater blev opnået med Owatrol, Benar og Epifanes. Den Epifanes-behandledte træprobe var imidlertid den mindst slidte og havde bevaret det tykkeste lag lak.

Hvis man kan tale om en hemmelighed bag disse kendsgerninger ligger den i Epifanes maritime baggrund. Ud over Danmark og England er der stort set ikke andre lande i verden, der har så gamle søfartstraditioner som Holland.

Og Epifanes er et hollandsk kvalitetsprodukt udviklet af producenten

i tæt samarbejde med Den Kongelige Hollandske Marine. Alene på grund af marinebutikkernes ønsker om en »høj omsætningshastighed« omkring et »smalt« produktssortiment, har Epifanes besvær med at trænge ind på det danske marked. Det er meget synd for de danske sejлere, men opgiv ikke af den grund!

Ring til importøren i Danmark.

EPIFANES

ÅÅDEBYGGER HANS FOKDAL, HF MARINE

5762 Vester Skerninge tlf. 6224 2121

Bordsudkiftningskurset på Valdemars Slot var en stor succes

Nye spændende kurser følger i løbet af vinteren



Kurserne i udskiftning af bord i kravelbygget båd har været sande tilløbsstykker, og det er derfor besluttet at tilbyde endnu et kursus d. 27. februar 1999 kl 10-16 på Valdemars Slot og med John Walsted som lærer. Der kan være højst 15

deltagere og mindst 10. Kurset koster 100 kr., som betales på stedet. Man skal huske mad og varme

drikke. Ol og vand kan købes på stedet. Husk også varmt toj. Vi vil dog denne gang prove at finde ud af noget med en varmeblæser, så det bliver knapt så koldt som sidste gang. Deadline for tilmelding er 1. februar 1999. De første 15 kommer med.

Foredrag om linolie:

Det er lykkedes os at få en af de største kapaciteter indenfor brug af linolie i træbåde til at holde foredrag i

KAS's lokaler i Svanemollehaven lør. d. 30. januar 1999 kl. 12-16. Foredraget koster 50 kr. og deadline for tilmelding er medio januar 1999. Der er ikke umiddelbart nogen begrænsning i deltagerantallet. Der kan købes kaffe, te og krigle.

Skrab-, slibe, male- og lakerekursus:

Under bordudskiftningskurset kom der mange forslag til nye kurser. Et af dem var dette kursus. Det vil blive holdt som et praktisk kursus, hvor man altså får at se hvordan forst John Walsted forarbejdet og siden selve lakeringen foregår. John Walsted som står for kurset, vil vise hvilke redskaber man skal bruge og hvordan man selv kan fremstille skrabere, som er meget bedre end dem man kan købe. Desuden arbejder vi på at få en tidligere bådmaler fra



Aa.. Walsteds Baadeværft til at fortælle om teorien bag et godt resultat. Kursus foregår på Valdemars Slot lør. d. 27. februar fra kl. 10-16 og det koster 100 kr. Deadline for tilmeldingen er 1. februar 99. De første 20 kommer med. Der er flere kurser under forberedelse.

Michael Christensen



Tilmelding til kurserne sker som sædvanlig til: Michael Christensen, Tlf. 6268 1894.

Åbent brev til Miljøministeren



Miljø- og Energiministeriet
Højbro Plads 4
1200 København K

København, den 6. november 1998

Vedr. bundmaling til træbåde

Dansk Forening for ældre Lystførstører, der organiserer ejere af træbåde i Danmark har som sin primære formål at virke for at bevare den gamle danske lystførstørerflåde og vi har derfor i foreningen med interesse fulgt sagen om forbud mod de nævnte bundmalinger. Sænkt har vi med glæde læst ministeriets pressemeldelse af 30. oktober. Det er for os meget tilfredsstillende, at der er opnået et kompromis i denne for sejlsportens skygge.

Vi har forstået på Dansk Sejlunions konsulent i sagen, at den i pressemeldelsen nævnte dispensationsudgang for specielle tilfælde vil kunne blive aktuel for både bygget af nye. Som det formeltlig af ministeriet bekendt, er træbådene meget følsomme over for eksempel, råd, parolarme m.m. Træbåds ejerne er derfor meget opmærksomme på at anvende traditionelle, naturlige produkter såsom linolie, flusk tørc, nørsk tørcolie og lignende til ansprængning, ligesom de foretrækker farve- og lakprodukter af "gammeldags" art. Miljøbevidstheden hos ejerne af traditionelle både bygget af træ ligger nok også i den øvre del af skalmen. Som bundmaling anvender næsten alle træbåds ejere de såkaldte "blæde"-produkter (Eka, Kobberband og Bravo) frem for de såkaldt "hånde"-produkter som Hard Racing. Forklaringen er primært, at de "hånde"-produkter tillader diffundering og tillader tøret at arbejde. Det er samme problemstilling der gør, at de fleste fagfolk nu frustrerer anvendelse af plastimaling på mørke og mørkevirk og at Eka-linoljemaling igen vindes frem.

Vi vil derfor fra Dansk Forening for ældre Lystførstører være meget opmærksomme på at følge med i, om de alternativer bundmalinger, der nu legges stor vægt bag at udarbejde, også vil indeholde træbådens behov og ikke vil have de ulemper, som de moderne, "hånde"-produkter i dag har.

Det fremgår af pressemeldelsen, at der nu sattes et udvalg, der skal vurdere udviklingen af de alternative løsninger. DFÆL vil gøre stille sin ekspertise til rådighed når det drejer sig om de specielle forhold for træbåde, Eka, ved at deltage i et eller flere udvalgmøder.

Til orientering vedlægger vi DFÆL's seneste fastlagsregister.

På bestyrelsenes vegne
med venlig hilsen

Ole Heilmann:
Vestergade 23
2700 Brøndby
Tlf. 38 60 24 57

Kopi: Dansk Sejlunion, Dansk Idrettsforbund,
Træskibssæmmerstyringen

Den historiske konsulent stopper

Efter 10 år på posten har bestyrelsesmedlem Jens Poulsen valgt at stoppe som historisk konsulent.

Valget er truffet, fordi han har fået nyt og krævende arbejde. Jens udtaler, at det har været

spændende og udfordrende at hjælpe bådejere med at finde oplysninger om deres både, men at det har taget meget tid og mange timers telefonsamtaler. Vi ved jo alle, hvor længe



man kan tale om sin kære båd. Jens understreger at registreret, vil blive videreført af Thorbjørn Andersen. Vi planlægger i redaktionen at få skrevet en artikel om hvordan man søger oplysninger om sin båd.

Fra foreningens side skal lyde en hjertelig tak til Jens for det fine og store arbejde.

Michael Christensen

Sanne Witstrup stopper som redaktør

Sanne har været redaktør siden sommeren efter stævnet på Fejø 1996.

Bladet kom til at bære præg af at Sanne er professionel journalist. Det er heller ikke gået upåagtet hen for medlemmerne at bladet er blevet meget bedre siden Sanne overtog. Mange er de roser, hun har modtaget for det flotte arbejde. Desværre blev netop det, at

hun er professionel også grunden til, at hun valgte at stoppe. Hun er nemlig overgået fra TV til et trykt medie i sit daglige virke, og har derfor ikke længere den fornødne energi til også at arbejde med blad i fritiden.

Herfra skal lyde en stor tak for hjælpen.

Michael Christensen

Brug af Epoxy systemer

Allan Schmeltz har gjort sig mange erfaringer med brugen af Epoxy systemer, under det store arbejde han har udført gennem tiden på sin byggelige lille sejlkutter.

Allan er i dag en svoren tilhænger af Epoxy og ved at tænke utraditionelt finder han anvendelse for Epoxy stort set overalt.



Allan Schmeltz slapper af i sin sejlkutter, efter den er helt færdig.

At være ejer af og sejle med et ældre sejlskib samt være medlem af en forening inden for denne kategori er forbundet med mange traditioner. Dog har man igennem årene på nogle områder brutt disse traditioner pga. den konstante teknologiske udvikling hvor man har indset, at tingene kunne gøres nemmere. Da jeg i 1995 skulle igangsætte en omfattende renovering af min båd stod jeg også overfor spørgsmålet om hvor langt jeg skulle følge traditionerne og her kommer

komponent limprodukt, altså epoxy. Det specielle ved epoxy systemer er at man kan tilsætte forskellige former for fyldstoffer som har forskellige egenskaber og styrker.

Hvilke fordele er der ved at ved at bruge epoxy systemer?

Man kan bruge det som spar-telmasse ved at tilsætte det korrekte fyldstof. Man kan ved udskiftning af bord nojes med at udskifte den del der er dårlig og allige-

jeg til sagens kerne at gøre brug af West Systemet. For de der endnu ikke ved det er West Systemet et 2

vel bevare den styrke det ville have hvis et helt bord blev udskiftet.

Man kan erstatte den traditionelle fuge mellem bordet med produktet og undgå at malingen knækker. Samtidig får man en fuldstændig tæt båd.

Man kan bruge det til sammenlimning og opnå en meget stor styrke uden at det knækker.

Man kan legge teakdæk ned i produktet og samtidig bruge produktet til at fuge med, her tilsætter man grafittpulver, og man opnår et fuldstændigt tæt dæk. Her skal det dog nævnes at der er begrænsninger for teak-træets tykkelse.

Disse anvendelsesmuligheder var nogle af de mange der er i bl.a. West Systemet og jeg har nu gennem de seneste 3 år

gennemgået min båd noje efter optagning for evt. at finde fejl og skavanker uden at have fundet noget. Hvor jeg tidligere brugte en måned på at gøre min båd klar bruger jeg nu ca. 14 dage bla. fordi jeg ikke længere skal male mit frimbord hvert år. Jeg har også bemærket, at flere og flere anerkendte bådebyggere er gået over til at anvende Epoxy systemer i modsætning til da jeg startede, hvor man havde svært ved at acceptere produkterne.

Det er absolut noget jeg varmt kan anbefale ud fra de erfaringer jeg har gjort og såfremt nogen skulle få lyst til at prove det vil jeg gerne stå til rådighed med tips og vejledning.

Allan Schmeltz

Nye medlemmer

Kutter, "Stella"
Henning Jakobsen
Nederbyvej 4
5800 Nyborg

Nordisk Sejlkutter, "Sakki"
Christian Nielsen
L. Vedbolsvej 2
6500 Vojens

Spidsgatter, "Katja"
Thorkild Vester
Vesterhegnet 17
4600 Koge

Støttemedlem
Søren Walling
Bredstedgade 6, 2. th
5000 Odense C

FOR FEINSCHMECKER TRÆMAST SÆLGES

Masten er en nedbøvet Clippermast fra 1800-tallet

Træsort: Silverspruce.

Højde: Ca. 11 mtr.

Bom: Ca. 4 mtr.

Rig: Rustfri stålrig, (som folkebådsrig)

Sejl: Nyborg, storsejl & fok, velholdte.

Pris: Kr. 12.500,- i alt. Komplet med rig og sejl.

Masten har været brugt på klinkbygget "eg på eg"- båd,
på 31 fod fra 1912.

Lidt aptering i maghoni samt dork i eg haves.
Mast kan efter køb opbevares frit for vinteren.

Henvendelse:

Iver B. Laier

Sortsøvej 25 4850 Stubbekøbing.

Tlf: 5443 3781 (bedst kl. 17-19) Fax: 5443 3281

Annoncepriser

I prisen er inkluderet billede eller tegning af din båd.
Annoncetekst og materiale sendes til adressen i kolofonen, betalingen
foregår efter giroopkrævning, som udsendes, når bladet er udkommet..
10 pct's rabat ved tegning for et helt år.

For firmaer/ikke medlemmer:

Bagsiden: 2000 kr

Helside: 1000 kr

Halvside: 600 kr

For medlemmer:

Helside: 400 kr.

Halvside: 300 kr.

1/3 side: 200 kr.

Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

Indmeldelses-, registrerings -og bestillingskort

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Indmeldelse / Medlemsskab kr. 300 pr. år | Til DFÆLs notater |
| <input type="checkbox"/> Indm./ Pass. medlemsskab kr. 200 pr. år | Medlemsnr. <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Omregistrering af båddata | Gruppe <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> Adresseændring | Betaling <input type="text"/> |
| <input type="checkbox"/> 1 stk. mågestander kr. 80 | <input type="checkbox"/> 1 stk. Syns- & Notatbog kr. 85 |

Kontingentperiode: 1/1 til 31/12 98

Indm. gebyr ved førstegangsindmeldelse: kr 130

Bådtype/klasse: Bådens navn: Byggeår:

Bådebyggeri / byggested:

Konstruktor: Træsorter:

L.o.a: L.i.v.: Bredde: Dybgang: Displacement:

Sejlåde Rigtype: Sejlareal: Mærke i sejl:

Motorbåde Motorfabrikat/type: HK/KW:

Bådens nuværende hjemsted: Sejlklub:

Bemærkninger:

Ejerens navn: Medlemsnr.: Tlf:

Postadresse: Postnr: By:

Medejere:

Findes der: Konstruktionstegninger Fotos

Historisk materiale Bilbrev/tilsynsbog Andet

*Medsend gerne original eller
kopii til registrering i DFÆLs
arkiv.*

Date: Underskrift:



Sendes ufrankieret
modtageren
betaler portoen

|| ||



Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

c/o Dommiks Museum for Lystsejlads
Valdemars Slot

Troense

+++ 1215 +++

5700 Svendborg



Kong Olav i sin 6 meter "Norman VI" N 65.

Den smukke Ank er fra 1937 bliver saat til førstet som en totalrenoveret potent race, med alt det gear og grej man kan ønske sig.
Renoveringen af den kongebåd 6 meter på Valdemars Slot blev udført under John Walsøs kendige ledelse.

*2579 ODC 637
Stig Ekblom
Egelund 18
Hinnelev
4000 Roskilde
I

000

Sejlcenteret giver op til 25% rabat på dine sejl

Som medlem af DFÆL får du hele året 20 % rabat på nye sejl (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 sejl. De skal konstrueres anderledes end sejl til alu-riggede både. Vi har erfaringen fra mere end 15 år i træbåde.

Vores sejl sidder på mange træbåde rundt i hele landet, blandt andet på 38 m² spidsgatteren Astra. Vi har også leveret sejl 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 sejl i god kvalitetsdug og rigtig 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 kontakte os. Tal med Leif eller Karen Boa

Sejlcenteret

Strandlodsvej 13, 2300 København S.

Telefon 31 57 71 14