



*Dansk Forening  
for ældre Lystfartøjer*



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

*Telefonisk henvendelse skal ske til  
bestyrelsesmedlemmerne 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

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

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

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

Helge Møller,  
Ørkildsgade 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

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

"Ø-havet", Sydlyn  
v. Mads Likdholdt,  
Ramsherred 25, 5610 Assens  
Tlf. 6471 1216

**Sejlerfinans**  
H.C. Hansen,  
Trommesalen 5,  
1614 København 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, Årosund  
Tlf. 7458 4314

# Indhold

|   |  |    |
|---|--|----|
|  | <b>Stafetten</b>                         | 6  |
|   | <b>Linietegning del II</b>               | 10 |
|   | <b>Linolie &amp; linoliefarver</b>       | 16 |
|  | <b>Den nye NNL Regel</b>                 | 22 |
|   | <b>Helsingørjollen "Vuska"</b>           | 32 |
|  | <b>Rekordsejls med "Maj Britt"</b>       | 34 |
|   | <b>Indkaldelse til generalforsamling</b> | 40 |



*Forsidefoto: Nordisk Krydser D 8 "Corinna" i smukt modlys udfør  
Kerteminde i 1985.  
Båden er tegnet af A. Witt og bygget hos C. M. Nielsen & Co.,  
Nykøbing Falster i 1935.*

# "PROFI"

-100% vandtæt sejlerøj

2 -DELT

Jakke normalpris kr. 748.-

Høje jollebenklæder

Normalpris kr. 598.-

Materiale: Oxford nylon, som er gennemført, for afvisning 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.-

## 1 flot 8m Spidsgatter

Båden hedder "Flaneur", papirer fra byggeåret frem til i dag forfindes. Båden er komplet med sejl og 10 HK Bukh diesel.

Pris 54.000,- kr. for endelig klargøring

Pris 60.000,- kr. sosat den 1. april 1999

HUSK  
BÅDUDSTILLINGEN  
I FREDERICIA  
d. 26.-28. februar  
og  
d. 5.-7. marts 99

**BÅD & MOTOR**  
AUTORISERET FORHANDLER  
OG SERVICEVÆRSTED

  
LILLESTRAND 3 5600 FAABORG  
TLF. 6261 0820 FAX. 6261 0809  
www.baad-motor.dk butik@baad-motor.dk

# Redaktionens side

**D**et lyder flot når jeg skriver "redaktionen", man forestiller sig et rum med mas-

ser af mennesker, der myldrer rundt og en intens atmosfære. Helt sådan ser virkeligheden på "Dixel-bladets" redaktion ikke ud. Faktisk er her kun mig og min pc. Ud over "os" er der

Mads Likholt og vores layouter. Vi kunne godt tænke os at være flere, der laver bladet, og vi kunne også godt tænke os, at der var flere der skrev indlæg til bladet. Vi har fået mange roser for bladet, men et godt blad kræver, at der er nogen, der vil skrive i det. Jeg kan forestille mig, at der er dem, som vil sige: "jeg formulerer mig ikke så godt". Det betyder ingen verdens

ting. Hvis der er menings-forstyrrende fejl, retter vi dem, og desuden læses der korrektur på bladet, inden det sendes i trykken.

Hvis du er i tvivl om, hvad det er, der interesserer folk at læse om, så kan du jo bare tænke på, hvad der interesserer dig. Har du allerede noget, du gerne vil skrive til bladet,



Du kan selv være med til at sætte kursen for bladet.

kan du enten sende det til mig på adressen forrest i bladet, helst på en diskette eller som e-mail på adressen: marc.christensen@get2net.dk

Vi i bestyrelsen og på bladet synes, at der er ved at komme snit over foreningen og håber også, at medlemmerne synes det.

Lad 1999 være året hvor det bliver endnu bedre.

# Et liv med Frivagt

**P**alle har efter endt sommertur videregivet stafetten, med retten til at fortælle lidt om vores skiv "Frivagt" samt at uddybe eller skulle jeg hellere sige, at redegøre lidt for nogle af vores betragtninger omkring forluge, samt vand fra samme.

Som fortsættelse fra den tidligere stafet vælger jeg at starte med dette. Indledningsvis vil jeg dog kort redegøre for en af forskellene på Strathendrick og Frivagt.

På Strathendrick (7M R) bruger man sotoj ved ca. 3 sek./m og opefter, på Frivagt (spidsgatterketch) bruger vi sotoj, når det

regner, punkturn. Derfor har Strathendrick ingen forluge - mens vi på Frivagt har opdelt en utæt forluge i tre kategorier; trusse indlæg, bind, Pampers. Omtalte hjælpemidler fastklæbes med tape ved det kritiske sted efter behov.

Da Strathendrick og Frivagt mødtes i sommer på Göta kanal, var vi selvfølgelig på besøg hos hinanden og for



vores vedkommende var det pragtfuldt at være nede i en stoppenål i topform. Tankerne faldt tilbage på vores tidligere skiv Suzanne (NK-D25) som vi skilte os af med, da vi folte et stort behov for mere plads. Omvendt da vi senere havde besøg af skipperen og skipperens reder (Kirsten) på Frivagt så var det jo, at jeg krøllede min størrelse 45 ind til 35, da jeg skulle forsøge at redegøre for 6-8 - nå ja TOLV styk foromtaltte hjælpemidler, som fortvivlet forsøgte at holde vandet væk fra skipperen samt juniors køje. Det var jo, som det vist er alle bekendt, en våd sommer.

En anden ting, vi talte om, var

vedligehold af det kære skiv, samt hvor "pænt" det skal være, når sæsonen indledes. Jeg har med årene lært at acceptere mindre skavanker, når vi går i vandet, men går omvendt heller ikke i vandet, for udseendet er i orden, - normalt.

Jeg kunne godt opremse diverse undskyldninger: arbejde, hus samt et større forårs projekt på skivet osv. men i år manglede skydekappen altså at få lak, hvilket var en torn i øjet på mig. Lak osv. var derfor også medbragt på ferien; men den var jo meget våd. Palle undlod da heller ikke at bemærke, at den unægtelig trængte.

Da vi nogle dage senere kl.05.30 krydsede Vätarren i "sommervejr", blev der skrabet med en Stanleykniv klinge for ikke at vække familien og derefter lakeret med et sammenrullet stykke kokkenulle (jeg havde endnu ikke fået købt en pensel).

Da vi igen mødtes om aftenen, var Palle passende imponeret over resultatet, og jeg måtte over en kop Irish Coffee fortælle om min lakering. Endnu en gang var det altså sandt at "nød lærer nogen kvinde"

.....samt at forfængelighed kan få folk til det mest utrolige.

Nå, såvidt sommerturen 1998, vi havde en dejlig tur på Göta kanal og en knap så dejlig tur hjem igen ( det blæste naturligvis syd 15-18 m/sek. ). Vi vil gerne benytte lejligheden til at takke Palle og Kirsten for særdeles behageligt samvær, vi ser frem til at mødes igen.

Frivagt er en Utzon spidsgatter som løb af stablen i Aalborg i 1930. Hun blev bygget til en kaptajn Olesen i handelsflåden, som i 1930-31 sejlede til Mid-



*Herover: Frivagt på vej til Bornholm. I midten: Göta Kanalen i 1998. Til højre: Bygning af nyt cockpit foråret 1989.*



delhavet via floder og kanaler sammen med sin kone og deres hund. Heraf skibets navn.

Oprindeligt blev hun rigget som en for and aft schooner med 46 kv. sejlareal totalt samt en 9 HK petroleumsmotor som lå i stb. side af skibet, hvorfor der kun var et to personers styrehul i bb. side.

I 1948 blev skibet solgt til en yngre mand, som i nogle år havde bejlet til at overtage hende. Da vi havde købt skibet i 1987 og året efter fik det i vandet og sejlede det hjem til vores plads i Hellerup Havn, stod de (skipper og frue) og tog imod, da vi lagde til. Da de efterfølgende var ombord, var det jo sjovt at høre dem berette om deres tid med skibet, hvor de bla., fortalte om, hvorledes den oprindelige aptering i salonen blev udskiftet hos Nordbjerg; den gamle jo var "håbløs gammeldags". I deres ejerskab var skibet i øvrigt kendt som "Anholt ekspresen" (en ud af adskillige) der blev nemlig jævnligt sejlet herre tur til Anholt fra Fredag til Søndag. Derefter har skibet (såvidt vides) været hjemmehørende i Svanemøllen, Kolding, Logstør og Lynetten og derefter til-

bage til Hellerup. Undervejs er hun blevet rigget om til ketch med klyver bom og bærer i dag ca. 65 kv. sejlareal. Det forlyder også, at der en overgang har været monteret dog house, men jeg har aldrig set nogle billeder, som kan bevidne dette. Da vi overtog Frivagt i 1987 fik vi et skib, som i bund og grund var sundt, men delvis adskilt og vandaliseret og alt



ikke nagelfast grej manglede. Det første år gik således med at bygge et nyt cockpirt og installerer maskine m. skruetoj. Hele riggen måtte også en tur i bund, da den havde ligget på jorden i noget højt græs i et år. I de følgende år har vi bla., lavet nyt raftag, forkahyt, byg-

get toiletet agter om til kahyt/stikkoje, delvis nyt pantry samt haft alt anden aptering ude for at gennemgå skroget overalt indvendig. Da skivet er meget solidt bygget og med gode materialer overalt, har det ikke været nødvendigt at lave egentlige reparationer på skroget, men der er da hvert år et eller andet sted der trænger til en tur i bund. Hos os er systemet

tænkt mig at nodde teakdækket om på hele forskibet, så vi ikke skal krolle vores tæer igen, når vi møder andre smukke træskibe rundt om i vore farvande.

Hilsen fra Frivagt og besætning, som sender stafetten videre til vores tidligere bådnavn "Kiva" S45 D18, - jeg savner dig sgu nede i havnen Arne!! Jeg forestiller mig at du kunne fortælle om nogle af de mange ture Kiva har været på. Du kunne f.eks. også redegøre lidt for din holdning til "sombeslået dæk".

**NB.** Da jeg er vældig interesseret i vores skibes historie og iser Frivagt's er jeg altid nysgerrig hvis nogen kan bidrage med en fortælling eller et par gamle billeder og iser hvis det engang var muligt at se tegningerne over skivet.

Steen Nielsen



*Herover: En lryggelig krog på Göta Kanalen i 1998. I midten: Morgenlrygge på sommerturen 1992. Til højre øverst: Frivagt i Østersøen 1990. Nederst: I 1990 kom der et nyt øre-gøn på ask ruf på .*

sådan, at der er en vedvarende liste over arbejder og forbedringer, der typisk bliver startet op i julen og som regel er jeg ca. 95% færdig når vi går i vandet. I skrivende stund ser det ud til at forårs projektet er noget med en utæt forluge der skal blive tæt, hvorfor jeg har

**J**eg vil her beskrive, hvordan opmålingerne fra sidste nummer bliver til en linietegning. Beskrivelsen i del I skal kun opfattes som et fingerpeg om opmåling af både. Det er klart, at man kan forfine metoden på alle mulige måder - blot skal man huske, præcis hvordan målene blev taget da tegningen så at

sige, laves ved at kore "del I" baglæns.

Værktøj, hvis ikke du har et CAD-anlæg:  
 Stor bordplade  
 Tegnepapir (gennemslagt)  
 En lang lineal  
 Parallel lineal  
 Stor vinkel  
 Kurvelinealer  
 Trækstokke og blyklodser  
 Passer

## FORBEREDELSE

### 1. Hjælpetegning

Beslut dig for tegningens målestoksforhold. 1:10 er lettest at arbejde med. Som det første skal du lave en tegning, der udelukkende skal bruges for at korrigere for, at båden ikke stod vandret under opmålingen. Start med at tegne en

lodret linie (ved bådens stævn). Fra stævnens afsætter du med passerens, målene "2,3 og 1". Forlæng "1" helt ned til bådens hæk. "1" svarer nu til

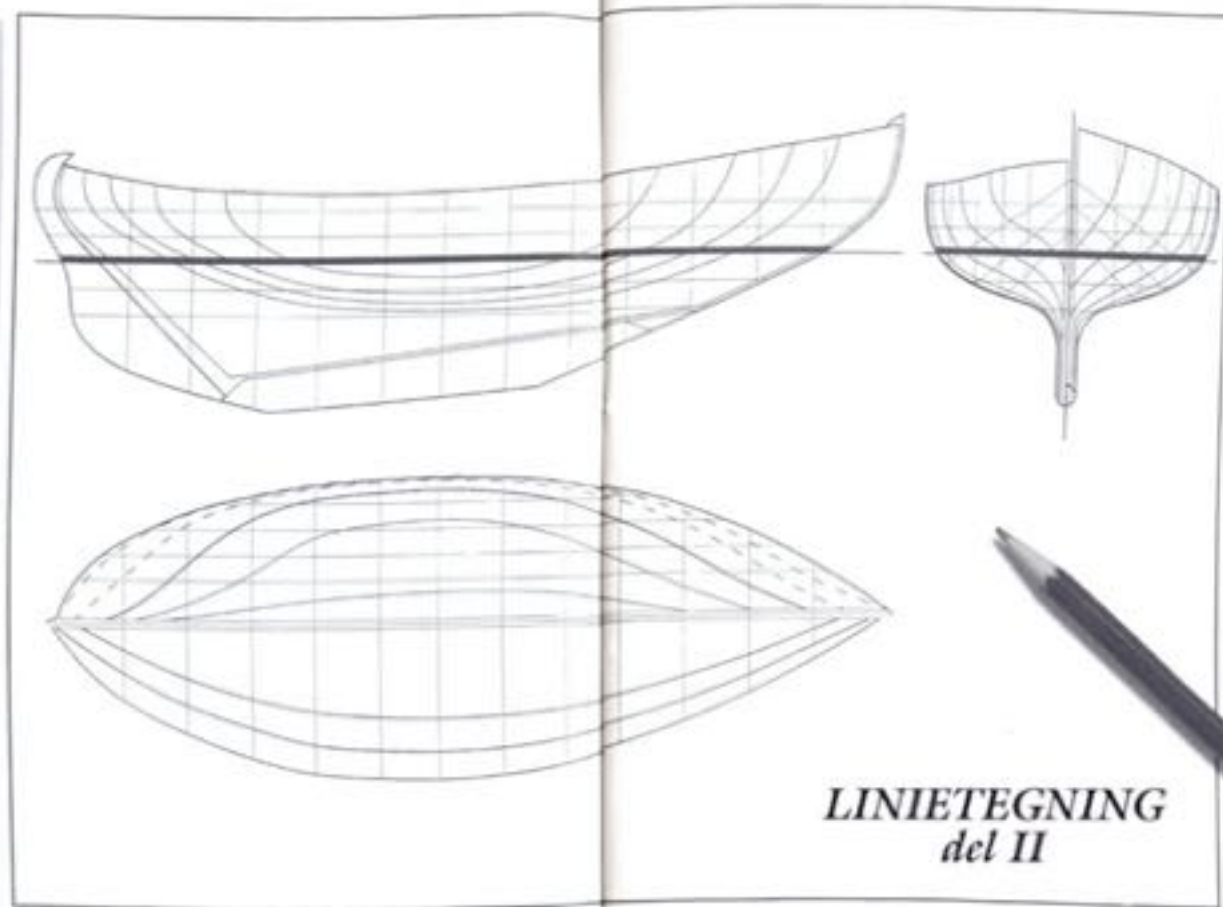
referencelinien fra din opmåling. Markér placeringen af dine målte

spanter med lodrette linier gennem "1".

brug kurvelinealer /trækstokke for at tegne dækslinie og kol. På hjælpetegningen indtegner du nu dine målte spanter.



Hjælpetegning



## LINIETEGNING del II

Herefter afsætter du kol (fra opmåling af opstalt), flydevandlinie og dækslinie (opmåling af spant) som punkter. Træk en kraftig linie gennem punkterne for bådens flydevandlinie, og



Fig. 2

Spanterne tegnes op (her skal du være meget omhyggelig) med kurvelinealerne.

## 2. Linietegningen

Nu er det vigtigt, at overveje hvordan den endelige tegning skal se ud. Du skal have plads til Opstalt, Spanterids og vandlinietegning. Disponér

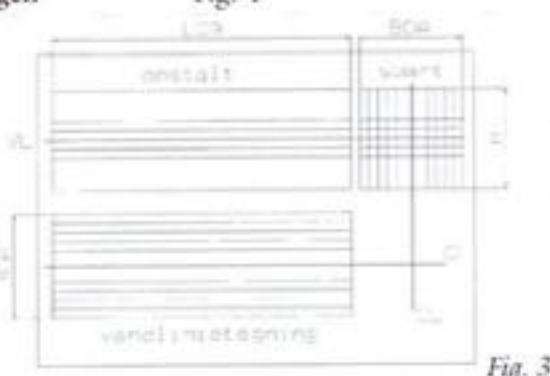


Fig. 3

v.h.a. bådens hovedmål, så opstalt og vandlinietegning er over hinanden, og spanteridset ud for opstalten.

Start med at tegne vandlinierne i opstalt

og spanterids, og centerlinie i Spanterids og vandlinietegning. Centerlinierne må gerne krydse hinanden. Tegn desuden en lodret linie i

stævnen. På opstalt og spanterids tegner du nu et antal konstruktionsvandlinier f.eks. med, hvad der svarer til 20cm's mellemrum; og på spanterids og vandlinietegning et antal vertikaler. Fig.3

Hjælpetegningen lægges nu ind under tegnepapiret og placeres så flydevandlinie og stævn er overet i opstalten.

Fig. 4

Gør begge tegninger fast til bordet med tape. Nu viser det sig tydeligt, om båden stod vandret, da du lavede opmålingen.

Hvor konstruktionsvandlinierne skærer målespanterne på hjælpetegningen, tager du nu med passeren bredden af spanteret. Målet

skal tages vinklet p. målespante Denne bredde afsætter du i vandlinietegningen. Gør dette for en vandlinie af

gangen. Når bredden i hvert spant er ført til vandlinieteg-

konstruktionspant til spanteridset. Fig.5

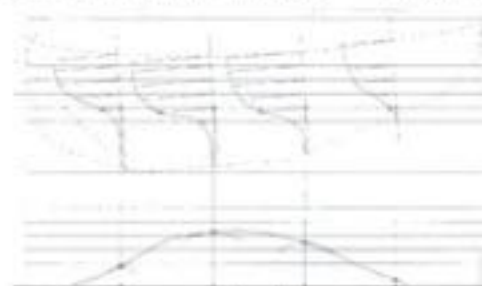


Fig. 4

ningen, forbinder du punkterne v.h.a. din trækstok. Fig.4

Husk også at overføre bredden i dæksniveau. Kol- og dækslinie kalkeres direkte af fra hjælpetegningen. Nu kan du fjerne hjælpetegningen, og tiden er inde til at konstruere Spanteridset. Først skal du dog tegne et antal konstruktionsspanter. Inddel opstalt og vandlinietegning, så du får et antal konstruktionsspanter jævnt fordelt over bådens længde.

nealer.

Nu har du en tegning der

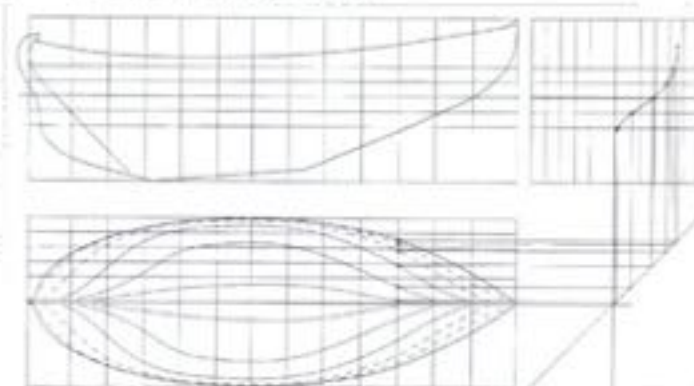


Fig. 5

beskriver bådens kurveforløb en en række lodrette og vandrette snit, og de tre afbildninger hænger meget nøje sammen. Fig.6

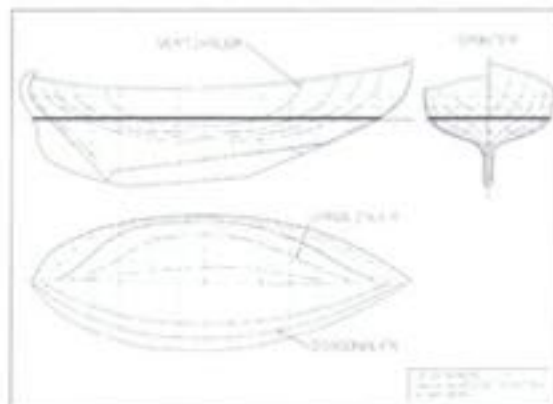
## 4. Diagonaler

Det er ofte en fordel også at checke kurveforløbet v.h.a. såkaldte diagonaler. Indtegn derfor f.eks. tre linier i spanteridset. Liniernes skal så vidt muligt skære spanterne i en ret

Fra vandlinietegningen fører du nu, v.h.a. en 45 grad. hjælpelinie, vandliniebredde for hvert



vinkel (for nøjagtighedens skyld).  
Tag målene langs vertikalerne fra centerlinien til hvert spant med din passer, og afsæt dem på den nederste del af vand-



linietegninge, ud for det pågældende spant. Diagonalerne beskriver populært sagt bådens kurveforløb ved krængning. Nu har du en tegning, der meget nøje beskriver kurveforløbet i din båd.

Udover at være smuk er den faktisk også af stor værdi. Både som ren dokumentation af vor kulturarv, men også som praktisk værktøj for dig.

I næste nummer vil jeg forklare, hvordan du ud fra linietegningen kan beregne bådens vægt og også vise, hvad der sker, hvis man monterer en motor på 150kg i en 26kvm spidsgatter. Spørgsmål til artiklen kan indsendes til redaktionen.

Mads Lildholdt

*Tegnegrejet er venligt udlånt af Danmarks Museum for Lystsejlad. Kurvelinierne har tilhørt Baadebygger Chr. Mikelsen, Strandhuse, det øvrige tegnegrej har tilhørt Slaaby-Larsen.*

*Slaaby-Larsens tegnestue står i dag opstillet i museet på Valdemars Slot.*

**Har du  
husket at betale  
kontingent.**

Hvis ikke  
kan det indbetales på giro: 360-7755.

## Stof til eftertanke for enhver træbådsejer

Og du kan få endnu mere at vide!

En tankevækkende artikel i det norske »Båtmagasinet« 5/94 beretter om et interessant langtidsforsøg. Igenem ét år fulgte redaktionen 10 lak- 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 mellemslibning, som foreskrevet af virksomheden, var uberørte af det lange ophold i vandet. Bedste opnåede prøveresultater blev opnået 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 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« produktsortiment, har Epifanes besvær 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 tlf. 6224 2121



Søren Vadstrup:

# Linolie & linoliefarver

Lørdag d. 30. Januar kl. 12 holdt Søren Vadstrup fra Rådvadcenteret et foredrag om linolie i KAS' s lokaler i Svanebøllebarnen.

Da det var kursusafdelingen i DFÆL der stod for arrangementet var der selvfølgelig DFÆL medlemmer tilstede, men der var også et par stykker fra TS og et par stykker der ikke var medlemmer nogle af stederne. De blev selvfølgelig opfordret til at melde sig ind i DFÆL og fik den nye brochure med hjem. Vi var i alt 24 personer, som fik et rigtig godt og spændende foredrag.

Selve indholdet af foredraget kan man få et indtryk af ved at læse artiklen om linolie.

Udover at vi fik en masse at vide om linolie, fortalte Søren os også om fremstilling af maling på gammeldags måde med mange mærkelige bindemidler. Bl.a. fortalte han, at den mest slidstærke maling, man kunne lave, brugte bindemidlet blod. Den var så stærk, at den blev brugt til at male

gulve med. Vi fik mange ting at vide, som vi ikke vidste i forvejen. Han sagde for eksempel at det var i bedste fald virkningsløst og i værste fald skadeligt at fortynde linolie med terpentin, fordi terpentin god nok trak langt ind i træet, men at det ikke fik linolien til at følge med. Det handler nemlig om molekylestørrelsen og ikke andet. Terpentin har derimod den virkning, at træet mister sin egen beskyttende indhold af f.eks. harpiks. Vi, der var med, fik noget

at tænke over med hensyn til, hvordan båden skal behandles inden den skal i vandet til foråret.

*Myb  
Michael*

Adressen til artiklerne om linolie på Rådvadcenterets hjemmeside er: [www.raadvad.dk/4\\_0/4\\_1/4\\_1\\_4\\_2.html](http://www.raadvad.dk/4_0/4_1/4_1_4_2.html)



**L**inoliefarve består af rå eller kogt linolie (hørfroolie) hvori man blander (eller river, som det kaldes) fint pulveriserede (malede) uorganiske farvestoffer, de såkaldte pigmenter. Linoliefarve består således kun af to ingredienser: Linolie og pigment.

Vi har over 300 års erfaringer med linoliefarve her i landet, og mange af de udvendige bygningselementer af træ på ældre bygninger, som f.eks. vinduer og døre, der har holdt i flere hundrede år, har aldrig været behandlet med andet end linoliefarver. Det har bl.a. vist sig, at linolie og liniemaling arbejder godt sammen med træ, fordi linolien er i stand til at tilføre træet ny livskraft, og fordi det er en dækkende, men samtidig smidig og diffusionsåben maling, træet kan ånde igennem. I dag er een af liniemalingens meget store fordele, at den er helt miljøvenlig, idet den ikke er tilsat nogen for-

mer for forurenende eller unedbrydelige plastikstoffer, endsige farlige opløsningsmidler eller konserveringsmidler m.v. Linoliefarve har således malerkodningen 00-. Linoliefarver er anderledes at male med en moderne malingsstyper, og den tørrer, patinerer (ældes) og nedbrydes på en helt anden måde end disse.

## Mager og fed linoliefarve

Linoliefarve skal altid stryges på i lag af stigende "fedhed", hvilket giver en optimal vedhæftning og lagopbygning uden overfladespændinger. Udtrykket "mager" og "fed" linoliefarve dækker over forholdet mellem olie

og pigment. En maling med meget olie og lidt pigment er "fed", mens en maling med meget pigment og

mindre olie kaldes mager. Liniemalingens "fedhed" eller "magerhed" har således intet med tilsættelsen af flygtige opløsningsmidler som f.eks. terpentin at gøre.



Mager linoliefarve (M) består af ca. 70% tørstof (pigment + evt. fyldstoffer) og ca. 30% linoliefernis (kogt linolie). I vægsmål er dette: ca 70g pigment til ca 30 g linolie.

Halvfed linoliefarve (H) består af ca. 60% tørstof (pigment + evt. fyldstoffer) og ca. 40% linoliefernis (kogt linolie).

Fed linoliefarve (F) består af ca. 50% tørstof (pigment + evt. fyldstoffer) og ca. 50% linoliefernis (kogt linolie).

#### FREMSTILLING AF LINOLIEFARVE

##### Fremstilling af basis-farvepasta (H)

3 liter kogt linolie (linoliefernis) tilsættes ca. 5 kg torfarve. Den præcise mængde torfarve afhænger af farven, produktet og olien. Man fremstiller først en tyk pasta, som røres godt sammen (mindst 15 min), hvorefter der tilsættes mere linoliefernis, til malingen er passende strygbar og dækkende. Der kan evt. tilføres max. 5 % sikkativ (tørrelse) for at forkorte malingens tørretid. Fernis vil ofte være tilført tørrelse.

Man kan også anvende rå linolie (koldpresset) til linoliefarve. Denne maling bliver mere smidig, men lidt svagere end linoliefarve på fernis. Fernis er hårdere og mere slidstærk.

##### Fremstilling af mager linoliefarve (M)

For at fremstille en mager linoliefarve skal man tilsætte 1,5 kg pigmentpasta til basisfarvepastaen, således at forholdet mellem pigment og olie i den

magre maling er 6,5 kg pigment til 3 liter linoliefernis.

##### Fremstilling af fed linoliefarve (F)

For at fremstille en fed linoliefarve skal man tilsætte 1,5 liter linoliefernis/rå linolie til basisfarvepastaen, således at forholdet mellem pigment og olie i den fede farve bliver 5 kg pigment til 4,5 liter linoliefernis.

#### OPBYGNING AF MALINGS- LAG - 2 eller 3 strygninger

Et håndværksmæssigt korrekt udført stykke malerarbejde med linoliefarve består traditionelt af 3 tynde lag maling - 3 strygninger. Da linolie-maling både har et langt højere tørstofindhold end moderne plastmalinger og dække bedre en disse, viser nyere erfaringer, at man ofte kan "nojes" med 2 strygninger. Baggrunden herfor er også, at alt for kraftige malingslag ikke er hensigtsmæssige på udvendigt træ, a.h.t. fugtgennemtrængeligheden. Det må imidlertid altid bero på en konkret vurdering på stedet, om 2 strygninger er tilstrækkeligt dækkende, eller om der skal 3 strygninger til.

Ved en malings tørstofindhold forstås den del af malingen, der rent faktisk sidder tilbage på træværket/bunden, når opløsningsmidlerne og andre flygtige stoffer er forsvundet. Plastmaling, består f.eks. af ca. 60% vand, hvorfor tørstofindholdet er ca. 40%. Linoliefarve indeholder ingen flygtige opløsningsmidler, men "vokser" faktisk under hærningen, hvorfor den har et tørstofindhold på ca. 110%. Når man sammenligner priser på

malervarer, bør man derfor faktisk relatere disse til den konkrete malings tørstofindhold.

På løstvokset og meget sugende træ, skal man tage højde for at træet vil suge olien ud af det første lag, grundmalingen. Rækkefølgen i lagene bliver derfor F-H-F ved 3 strygninger og F-F evt. H-H ved 2 strygninger. På en knapt så sugende bund starter man med at grundmale med en halvfed linoliefarve, idet træet selv vil "magre" grundmalingen ved at "suge" olien ud af denne. Mellemstrygningen skal i så fald fortsat være halvfed og færdigstrygningen skal være fed. Rækkefølgen i lagene bliver derfor H-H-F ved 3 strygninger og H-F eller H-H ved 2 strygninger. På en ikke-sugende bund som f.eks. egetræ, teak osv., eller på en eksisterende malingsfilm, f.eks. plastikmaling, er det særlig nødvendigt, at man starter magert og mellemstryger eller slutter halvfedt eller fedt. Rækkefølgen bliver derfor M-H-F ved 3 strygninger og H-F ved 2 strygninger.

#### EGENSKABER

##### Anvendelse

Linoliefarver anvendes fortrinsvis på høvlet træ, ude og inde - specielt vinduer, døre, paneler, indfatninger m.m. Linoliefarve kan naturligvis også anvendes på ru træ. Linoliefarver anvendes også på indvendigt puds, der er mindst et halvt år gammelt, men mest som grundmaling/undermaling for limfarve. Linoliefarver kan også males på udvendigt murværk og puds, efter at

denne har hærnet i ca. 1½-2 måneder. Endvidere på sandsten og andre natursten.

Endelig kan linoliefarver anvendes til rusthindrende maling på smedejern og støbejern, indendørs og udendørs, efter at jernet først er blevet pore-mættet med linoliefernis.

##### Påføring

Linoliefarve skal påføres i meget tynde lag. Rækkeevnen er og skal derfor være ca. 9-10 kvm per liter. Man skal "strække" og trække malingen tyndt ud med penselen. Lagtykkelser på over 1 mm vil have tendens til at rynke. Man vil ofte kunne se en let aftegning af penselstrogene i overfladen. Disse skal derfor "stryges op" med let hånd til sidst, med strogene parallelt med træets årer.

##### Tørring og tørretid

Linoliefarve vil under normale omstændigheder være "stovtor" på 1-2 døgn, hvorefter nye malingslag kan påføres med forsigtighed. Malingen kan ikke hærde i mørke eller kunstlys, hvorfor man skal påregne længere tørretider om vinteren end om sommeren. Man kan fremme tørringen af linolie og linoliefarve ved bestråling med ultraviolet lys. Direkte sollys er derimod skadeligt for linolien under tørringen. Ved tilsætning af sikkativer (tørrelse) til malingen, kan tørretiden bringes ned på omkring 12 (dagslys)timer. Visse pigmenter, f.eks. sorte, kan give meget lange tørretider,

op til en uge.

#### Holdbarhed, vedligeholdelse og genbehandlingsinterval

Linoliefarver har normalt en livslængde på 15-20 år, afhængig af træet, malingens kvalitet, den håndværksmæssige udførelse samt omgivelsernes belastninger.

Man bør vedligeholde linoaliefarve ved at "regenerere" farvelagets bindemidler og kulor cirka hvert 5 år, ved påstrykning af rå eller kogt linolie udefra.

Hvis malingen efter ca. 20 år stadigvæk har fat i bunden, men blot er lettere krakkeret (som slangeskind), kan man udmærket nymale ovenpå den gamle maling efter en afbørstning. Efter 40 år skal man normalt aftage den gamle maling og starte forfra.

#### Udseende og patinering

Kraftige farver vil ofte få et hvidt skær efter 5-6 år p.g.a. nedvaskning af de farvede pigmentkorn, hvorved pigmenternes hvide fyldstoffer (kridt) blotlægges. En strygning med rå eller kogt linolie vil straks få den gamle farve tilbage.

#### Pigmenter og farvestoffer

De fleste pigmenter (torfarver/pulverfarver) kan bruges til linoaliefarver. Se skemaet i 4.4.1: "Oversigt over og valg af traditionelle malingstyper m.m..."

Til hvide vinduer o.lign. benyttes en blanding af to hvide pigmenter titanhvidt (TiO<sub>2</sub>) og zinkhvidt (ZnO) i forholdet 85% titanhvidt og 15%

zinkhvidt. Dette skyldes at titanhvidt giver en ret porøs og svag maling, mens zinkhvidt giver en uhensigtsmæssig hård og dampet malingsfilm.

Ved andre farver kan pigmenterne blandes efter en bestemt nuance, eller anvendes ublandet.

#### Miljø og arbejdsmiljø

Linoliefarve har ingen arbejdsmiljømessige begrænsninger, da der ikke sker afdunstninger af miljøskadelige eller sundhedsfarlige stoffer under påførslen, hærdningen, nedbrydningen, afrensningen eller bortskaffelsen. Malerkodningen er 00-1.

Pensler renses først i ren sulfosæbe eller brun sæbe. Derefter skylles de i vand.

### LINOLIE

Linolie er plantesaften fra frøene på planten olierør. Frøene skal være 2-6 måneder gamle inden presningen, der kan foregå på tre måder: Ved kold presning, ved varm presning og ved ekstraktion. Den bedste kvalitet

linolie fås ved kold presning.

Linolie fås derfor generelt i 4 variationer: Rå koldpresset linolie, rå varmpresset/ekstraheret linolie, kogt linolie (også kaldt fernis) og standolie.

Fernis og standolie fås ved at opvarme den rå linolie til ca. 250 grader, idet der samtidig tilsættes forskellige "sikkativer", der får olien til at tørre hurtigere (såkaldt "Fernis med tørrelse"). Man kan også blæse luft eller ozon gennem den kogende olie, hvil-

ket også vil fremme tørreegenskaberne for den færdigkogte olie.

Linolie tørrer eller hærdner nemlig på en meget speciel måde, idet den ikke afgiver flygtige stoffer til omgivelserne, men tværtimod selv optager et stof fra luften: Ilt. Ved denne såkaldte oxidation omdannes linolien til et helt fast og uopløseligt stof: Linoxyn. Ved iltoptagelsen udvider linolien sig op til 20 % i rumfang og vægt, hvilket er en fremragende egenskab i forhold til anvendelsen i maling.

Iltoptagelsen sker ved hjælp af energi fra varme og fra solens UV-lys.

Disse to faktorer er derfor nødvendige, udover ilt, for at få olien til at tørre. Tørringen frembringer imidlertid også selv en del varme, hvilket er baggrunden for, at linolien under visse forhold kan selvantænde i sammenkrokkede klude eller tvist. Efter endt brug skal alle linoalieklude og lignende derfor enten bredes ud, brændes eller druknes i vand.

Linolien er en meget finmolekyler olie, som er istand til at trænge godt ind i træ. Linolien indeholder ingen giftstoffer, og kan derfor ikke bekæmpe råd og svamp i træet, men linolien kan virke forebyggende mod denne form for nedbrydning, ved at gøre træet mere vandafvisende.

Det må stærkt frarådes at blande terpentin i linolien - eller at anvende terpentin- eller petroleumsholdige "grundingsolier"

(eller de såkaldte "træbeskyttelser" med op til 80% flygtige opløsningsmidler) på træ, da disse stoffer vil trække træets egne livsvigtige olie- og tjærestoffer med ud, hvorved træet udpines, bliver mere vandsugende og sprækker, og dets levetid forkortes. Det er det modsatte, der er behov for.

Fortsattes side 27



# Den nye NNL måleregel

**D**et selvbestaltede NNL-udvalg under DFÆL har afholdt et møde 12. januar 1999 i KAS om oprettelsen af en ny måleregel for DFÆL, NNL. På mødet deltog René Formlen kan ved første øjekast virke kompliceret, men er faktisk ret enkel og en klassebåd, en båd med gammelt NL-målebrev eller en båd med et kendt NL-mål og kendt sejlaréa på samme tidspunkt kan nøjes med nymålinger af riggen til brug for beregning af sejlaréa-let.

Målingerne af båden vil kunne foretages af ejeren af båden og en medhjælp og registreringsattesten skal underskrives af disse to personer. Det indskræpes, at alle målinger skal foretages så omhyggeligt som muligt. Eventuelle skrogmålinger skal foretages efter at båden har ligget i vandet i minimum 8 døgn, og båden skal være tilrigget og fuldt udrustet som til kapsejls, dog uden besætning. Efter opmåling sendes attesten til DFÆLs kapsejlsudvalg (pt. til Thorbjørn Andersen), der vil sørge for beregning af målet og udstedelse af målebrev.

Gordon, Henrik Effersøe, Thorbjørn J. Andersen og som konsulent Per Thorbjørn, international måler under KDY. Omstående forslag til NNL (Ny National Længde) blev vedtaget.

Registreringsattesten til NNL i dette blad er udformet med en bermudarigget båd for øje. Henvend dig til DFÆLs kapsejlsudvalg, hvis en båd med en anden rigtype ønskes målt. Det kan måske synes lidt tidligt på sæsonen at præsen-

tere denne registreringsattest, men det skyldes bl.a. et håb om at få fanget eventuelle fejl hurtigst muligt. Prisen for udstedelse af et målebrev er endnu ikke fastlagt, men vil formentlig ligge på omkring 50 kr. Til hjælp under opmålingen er gengivet skitser fra "Instruktion for NL-målere" udgivet af Dansk Sejlunion, 1969.

Kontakt kapsejlsudvalget under DFÆL ved alle tvivlsspørgsmål. I øjeblikket henvises til:

**Thorbjørn J. Andersen**  
Strandboulevarden 32, vær 47  
tlf 35 26 15 45 lokal 547  
E-mail tja@geogr.ku.dk



Med denne enkle måleregel kan de to komme til at sejle retfærdigt med (og mod) hinanden.

## Ny National Længde, NNL

$$NNL = (L - B \cdot (2/3 - ((\sqrt{S} \cdot RF \cdot SF \cdot MF \cdot DF) \cdot G))) \cdot PF \cdot KF / 2$$

hvor:

L = længden i meter, målt i en højde af 3% af (B+G) over flydeplanet (som under NL)

B = Største udenbordsbredde i meter (som under NL)

G = Målegird; største retgird - summen af fribordshøjderne på samme sted (som under NL)

S = storsejlsareal  $(A \cdot B / 2) + 85\%$  af fortrekant  $(I^2 / 2)$  (Som under NL. Ved gaffel- eller sprydreg kontakt da kapsejlsudvalget under DFÆL)

RF = Rigfaktor, SF = Spilerfaktor, MF = Mastfaktor, DF = Sejldugsfaktor, KF = Kolfaktor, PF = Propelfaktor

RF: sætter bermudarig til 1 og gaffel- og sprydreg til 0.8

SF: 1 ved måling med spiler og/eller genakker og faktor 0.90 ved måling uden spiler.

MF: sættes til 1 for træmaster og 1.05 for alle andre materialer

DF: 0.95 ved storsejl i bomuld, 0.97 ved spiler i bomuld, 0.93 ved både storsejl og spiler i bomuld, 1.05 ved storsejl i mylar og/eller kevlar. 1 for alle andre kombinationer.

KF: sættes til 1 ved udelt lateralplan og 1.10 ved delt lateralplan

PF: Fritsiddende propel:

Folde- og vridbar propel m. 2-3 blade: 0.99

Fast propel m. 2 blade: 0.96

Fast propel m. 3-4 blade: 0.94

Ved propel i udskæring omgivet af dodtræ eller ror:

Folde- og vridbar propel m. 2-3 blade: 0.995

Fast propel m. 2 blade: 0.98

Fast propel m. 3-4 blade: 0.96

Der tillades to målebrev, hvis forskellen alene vedrører sejlmaterialen (DF) og kun såfremt det ene målebrev er baseret på brug af bomuldssejl. Ved målebrev m. bomuldsstorsejl måles forlig og underlig (A og B) på selve sejlet. Ved yawl- og ketchrig beregnes sejlaréaet som anført herunder (SA = samlet sejlaréa):

$$\sqrt{S} = \sqrt{(SA) \cdot (1 - 0.6 \cdot (\text{mesareal} / SA))}$$

Respittabellerne fra NL skal bruges til beregning af præmictider under NNL.

# Registreringsattest til brug for NNL

Bådenavn: \_\_\_\_\_ Bådtype: \_\_\_\_\_  
Rigtype: \_\_\_\_\_ Sejlnr: \_\_\_\_\_ Byggeår: \_\_\_\_\_  
Konstruktor: \_\_\_\_\_ Bygget af: \_\_\_\_\_  
Ejer: \_\_\_\_\_ Adresse: \_\_\_\_\_  
Postnr: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_ Tlf. nr: \_\_\_\_\_

*Før klassebåde, både hvor gammelt NL-målebrev høves samt før både, hvor et tidligere NL-mål og sejlarealet på daværende tidspunkt kendes: Gå til B (vedlæg kopi af NL-målebrev, klassebevis og/eller anden dokumentation). For andre både: Start under A.*

*Alle oplysninger gives på "tro og love" og alle mål tages med et stålmålebånd. Alle mål opgives i meter med to decimaler. Se måleskitser på tilstødende sider.*

**A**  
Største bredde (uden fenderlister): \_\_\_\_\_ Største reggird (findes flere sådanne bruges den ved den største bredde): \_\_\_\_\_

Stb. fribordshøjde på stedet for største reggird: \_\_\_\_\_ Bb. fribordshøjde på samme sted: \_\_\_\_\_

G: (største reggird - summen af fribordshøjderne på samme sted): \_\_\_\_\_ G+B: \_\_\_\_\_ 3% af G+B: \_\_\_\_\_

Længde overalt (uden ror) i en højde af 3% af G+B over flydevandlinien: \_\_\_\_\_

**B**  
Har båden delt lateralplan (er båden kort- eller langkolet) \_\_\_\_\_ ja (kortkolet) \_\_\_\_\_ nej (langkolet)

Rigtype \_\_\_\_\_ gaffelrig, \_\_\_\_\_ sprydning, \_\_\_\_\_ bermudarig, \_\_\_\_\_ andet (angiv type)

Antal master: \_\_\_\_\_  
(hvis mere end en én angiv da A og B for mesan samt mål for evt. stagsj. A \_\_\_\_\_ B \_\_\_\_\_ Stagsj. \_\_\_\_\_)

Mastemateriale (kryds af):  
\_\_\_\_ Træ, \_\_\_\_\_ Aluminium, \_\_\_\_\_ Andet (angiv type): \_\_\_\_\_

J (korteste afstand fra forkant af mast til forstagets skæring med deksplan / bowspryd): \_\_\_\_\_

I (afstand fra deksplan til forstagets skæring med mast): \_\_\_\_\_

Længde af spilerstage: \_\_\_\_\_

Is (Afstand fra deksplan til blok for spilerfald): \_\_\_\_\_

Ønskes der sejlads med spiler? \_\_\_\_\_ ja \_\_\_\_\_ nej

*Bemærkninger til J, I og Is: Hvis spilerstagen er længere end J lægges differensen til J ved beregning af forstagets areal. Ønskes der målebrev med spiler indgår Is i stedet for I i beregningen af forstagets areal, hvis Is > I*

A (afstand fra bagkant af mast til bornok/sort bånd): \_\_\_\_\_

B (afstand fra overkant born/sort bånd til skævgat f. storejlsfald/sort bånd): \_\_\_\_\_

Har båden indenbordsmotor: \_\_\_\_\_ ja \_\_\_\_\_ nej

Propeltype (2,3 cl. 4 bladet): \_\_\_\_\_, folde- eller vridbar propel? \_\_\_\_\_ ja \_\_\_\_\_ nej

Propel sidder i udskæring i ror/dodtræ: \_\_\_\_\_ ja \_\_\_\_\_ nej

Sejldugsmateriale for storejl: \_\_\_\_\_ Sejldugsmateriale for spiler: \_\_\_\_\_

Ønskes ekstra målebrev med brug af bornuksstorejl og/eller bornukspiler udstedt? \_\_\_\_\_ ja \_\_\_\_\_ nej

Bornuksstorejl: \_\_\_\_\_ ja, \_\_\_\_\_ nej, Bornukspiler: \_\_\_\_\_ ja, \_\_\_\_\_ nej  
(hvis båden også ønskes målt med bornuksstorejl, angiv da forlig og underlig for det fuldt strakte storejl: A: \_\_\_\_\_, B: \_\_\_\_\_)

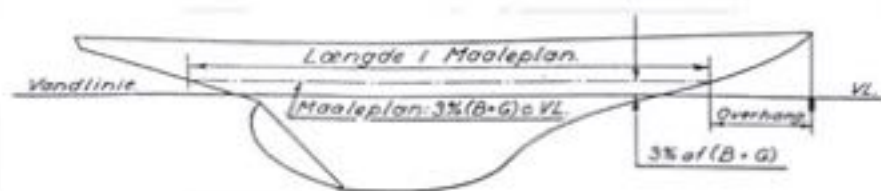
Målt den

af \_\_\_\_\_ øj \_\_\_\_\_

øjer

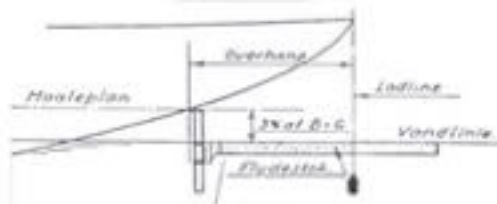
uvildig tredje part

# Måleskitser



## L (længden)

Længden er fartygets længde målt 3% af (B+G) over flydeplanet (vandlinjen). I fartygets endepunkter befestes lodlinier, der hænger ned i vandet. Længden overalt måles langs en vandret linie over dækket mellem lodlinerne (på fartyger med udenbords rør medtages dette ikke). - Flydestokkens forskydelige træstykke

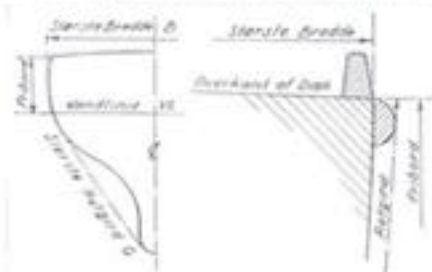


indstilles, således at dets overste kant kommer til at ligge 3% af (B+G) over vandfladen. Med den indstillede flydestok måles den vandrette afstand fra lodlinien - for og agter - til det punkt på for- og agtersævn eller hæk, hvor overste kant af flydestokkens træstykke rører båden.

Disse afstande kaldes overhangene og trækkes fra den målte længde overalt, hvorved det L, der skal indgå i formelen, fremkommer.

## B (bredden)

Bredden, er den største bredde, hvor



denne findes, målt udvendig på klædningen. Lister eller andre fremspring medtages ikke.

Ved målingen anvendes lodlinier, der hænger ned fra en stok, som lægges tværs over fartyget.

## G (girden)

Største retgird findes ved at måle girden flere steder på skroget. Findes flere punkter med den største retgird vælges det sted med den største bredde. På dette sted måles fribordshøjden i hver side. Summen af disse to fribordshøjder trækkes fra retgirden, hvorved målegirden G fremkommer.



Fortsat fra side 21

## OLIEGRUNDING OG GRUNDMALING

Da ordet "grundning" bruges om alt muligt i dag, benyttes denne fagterm ikke i dette anvisningsblad. Der anvendes i stedet følgende begreber: Oliegrundning og grundmaling.

Ved oliegrundning forstås en påførsel af rå linolie for at porematte træet med olie, hvorved træet suger mindre vand. Der kan evt. blandes fungicider (svampe- og skimmelhæmmende stoffer) i olien, men aldrig terpentin eller lignende.

Ved grundmaling forstås den første tynde stryging på træ med en mager eller en halvfed linoliefarve. Der må heller ikke blandes terpentin i grundmalingen.

## ARBEJDSBESKRIVELER

### Maling af nyt træ med linoliefarver

A. Træet skal være relativt tørt, d.v.s. under 18% træfugtighed.

B. Træet afborstes for støv, snavs, savsmuld.

C. Alle knaster forsegles med shellak.

D. Indvendigt, evt. også udvendigt: Som- og skruhoveder, mindre huller, revner osv. udspartles/udsættes med linolickit, så overfladerne fremtræder jævne og pæne. Der slibes efter med fint sandpapir.

E. Træet oliegrundes med rå linolie, især endetræ og ved evt. svindrevner.

Efter en times tid aftørres den overskydende linolie med en klud.

F. Træ på udsatte steder kan evt. behandles med fungicider (svampe- og skimmeldræbende stoffer) på oliebasis, f.eks. Citricidal (grapefrugtkerneolie).

G. Grundmaling Overfladerne påføres et tyndt lag mager (M) linoliefarve, bestående af ca. 70% torstof (pigment + evt. fyldstoffer) og ca. 30% linoliefernis. I vægtmål er dette: ca 70 g pigment dl ca 30 g linolie. I praksis kan man tilføje 100 kg pigment til en basisfarvepasta, bestående af 3 liter kogt linolie (linoliefernis), hvori der er revet/rørt ca. 5 kg torfarve. Malingen skal "strækkes" til 9-10 kvm per liter og penselstrogene skal lægges parallelt med træets årer, jvf. tegning 1

H. Malingen tørrer 1-2 døgn, hvorefter der slibes for evt. korn, klatter osv. Hærdningen af linoliemalingen kan forceres ved at iblande max. 5% sikkativer (tørrelse) samt/eller ved at udsætte den malede overflade for et konstant ultraviolet lys. Malingen må dog ikke udsættes for direkte sollys under hærdningen.

I. Mellem- samt slutmaling Der påføres et tyndt lag halvfed (H) linoliefarve (ca. 10 kvm per liter farve) bestående af ca. 60% torstof (pigment + evt. fyldstoffer) og ca. 40% linoliefernis. I praksis kan man benytte den ovenfor beskrevne basisfarvepasta.

**J.** Malingen tørrer 1-2 dogn, hvorefter der slibes med let hånd for evt. korn, klatter, løbere osv. Slibemærker retoucheres med en klud med rå linolie.

**K.** Det vurderes herefter om malingslaget er tilstrækkeligt dækkende. Er dette ikke tilfældet, påføres et tyndt lag fed linoliefarve (F) bestående af ca. 50% tørstof (pigment + evt. fyldstoffer) og ca. 50% linoliefernis. I praksis kan man tilføje 1 l liter kogt linoliefernis til den ovennævnte basisfarve-pasta for linoliefarve.

#### UDFALDSKRAV TIL NYMALING MED LINOLIEFARVE

*Malingsfilmen skal stå jævn og ensartet uden rynker, løbere eller klatter. Beskæringer skal være ført med sikker, professionel hånd. Malingen skal endvidere have en ensartet glans og farve.*

#### VEDLIGEHOLDELSE AF LINOLIEFARVE

En udvendig linoliefarve vedligeholdes ved at afvaske malingen for snavs, fedt, alger etc. med sæbespån i varmt vand. Derefter påføres et tyndt lag linoliefernis. Ved hvide farver: Rå koldpresset linolie. Dette gøres ca. hvert 5. år. På steder, hvor der forekommer generende algevækst på malingsoverfladerne, kan der blandes lidt citricidal, et nedbrydeligt fungicid, udvundet af grapefrugtkernel, i linolien. 5 ml per liter. Indvendigt vedligeholder man linolie-maling ved en grundig afvaskning

med sæbespån i varmt vand. Dette gøres efter behov. I gamle dage brugte man afkog af kvillajabark i vand (barken fra et amerikansk træ, der både vasker fedt af og tilfører glans). Kvillajabark fås stadig på visse apoteker. Det koges i vand i ca. 20 min., hvorefter afkoget sies, afkøles og evt. fortyndes yderligere med vand, idet det er stærkt basisk.

#### GENMALING MED LINOLIEFARVE PÅ TIDLIGERE MALET TRÆ

For at opnå en optimal vedhæftning af linoliefarven til træet, bør man, hvor træet tidligere er malet med andre malingsstyper end linoliefarve, afrense den gamle maling til bart træ, hvorefter træet behandles som ved maling af nyt træ.

Specielt på udvendigt træ, udsat for nedbor og fugt, arbejder de moderne vandfortyndbare plast- og acrylmalinger, erfaringsmæssigt dårligt sammen med ældre træ. De er ofte for stærke i forhold til træet, der bliver opfugtet og rådner under en alt for tæt og stærk maling.

Ved nymaling på ældre malingslag, vil linoliefarven ydermere hæfte på den underliggende malings betingelser, hvilket vil sige, at linoliemalingen ikke hæfter direkte på træet. Dette vil måske i mange tilfælde være en acceptabel løsning, der dog kræver en konkret vurdering på stedet.

Består den gamle maling af linolie-maling, anbefales det ikke at rense denne maling totalt af for enhver pris, specielt ikke, hvis det drejer sig om blyhvidt, hvor såvel slibestov

som dampe ved afbrænding, indeholder giftige blystoffer. Næsten alle ældre malingslag på vinduer, består af blyhvidt.

Alt løstsiddende maling skræbes af med skarpe skrabejern. Rammerne spændes godt fast under skrabningen. Der må kun i begrænset omfang benyttes varmeblæser, f.eks. på profiler, da varmen svækker træet og kan fremkalde giftige dampe. Der må aldrig benyttes gas- eller petroleumsbrænder eller vinkelsliber/pudsemaskiner på gammelt træ.

På udsat udvendigt træ bør man som nævnt for træets egen skyld fjerne tidligere malingslag af alkyd-, acryl- og plastmaling totalt, hvis det er muligt.

#### Total afrensning af gammel maling på træ.

En både miljøvenlig, meget simpel og forholdsvis overkommelig metode til at fjerne gammel alkyd-, acryl- eller plastmaling med, både på træ, murværk/ puds og gipsstuk, er at lægge et 1-1½ cm tykt lag brun sæbe over hele det malingslag man vil aftage. Dette kan også ske på lodrette flader. Sæbelaget dækkes yderligere overalt med plastikfolie.

Efter 1-2 dogn, afhængig af malingsstype og antallet af lag, fjernes først plastik og derefter den brune sæbe (denne kan genbruges til en ny afrensning) hvorefter man kan skrabe det nu helt løse og blodgjorte malingslag af med en skraber eller spartel. Efter afrensningen vaskes og skylles træet godt med rent vand, hvorefter det skal tørre i et par dage. Træ behandles efter dette med linolie,

inden nymaling.

Det tilrådes at gøre et forsøg med denne metode på et lille felt først, inden man går i gang med større flader.

#### Partiel afskrabning af gammel maling på træ

Evt. fastsiddende gammel linoliemaling fjernes ikke totalt, men kanterne jævnes ved slibning.

Inden og under afskrabningen påføres træet rå linolie for at holde på støv og flager. Slibningen af vinduerne med sandpapir efter afskrabningen foretages også som en ved slibning, med linolie som væske, for at nedsætte slibestøvet. Alt afskrabet og afslæbet materiale opsamles og behandles som kemisk affald.

**NB.: Våde linolieklude kan selvantænde. Alle linolieklude skal derfor enten lægges i vand eller brændes hver dag ved arbejdets ophør.**

Træet afvaskes med rent vand med sulfosæbe i og aftørres med en fugtig klud.

Er træet meget opfugtet, afventes en udtørring af fugten til under 18% træfugtighed, gennem de afskrabede partier, for videre behandling. D.Oliegrundning samt "trinkning" af endetræ og bløde partier De afskrabede overflader påføres rå linolie, især ved endetræ og evt. revner. Efter en times tid aftørres den overskydende linolie med en klud.

Evt. mørke, "bløde" eller trøskede partier i træet påstryges først et fungicid på oliebasis (f.eks Citricidal - gra-

pefrugtkerneolie). Derefter mættes området med rå linolie - evt. ved "trinkning" natten over via et med kit påklæstret "reservoir" påfyldt rå linolie. Inden en evt. udsparpling af "skaden" med linoliekit, skal linoliebehandlingen minimum tørre 3 døgn (ca. 24 lystimer).

#### Udsparpling af huller og revner Indvendigt, evt. også udvendigt

Som- og skruchoveder, mindre huller, revner osv. udsparples/udsættes med linoliekit, så overfladerne fremtræder jævne og pæne. Der slibes efter med fint sandpapir.

#### Grundmaling

Overfladerne påføres et tyndt lag mager (M) linoliefarve, bestående af ca. 70% torstof (pigment + evt. fyldstoffer) og ca. 30% linoliefernis. I vægsmål er dette: ca 70 g pigment dl ca 30 g linolie. I praksis kan man tilføje 1 l pigment til en basisfarve-pasta, bestående af 3 liter kogt linolie (linoliefernis), hvori der er revet/rort ca. 5 kg torfarve.

Penselstrogene lægges parallelt med træets årer.

Malingen tørrer 1-2 døgn, hvorefter der slibes for evt. korn, klatter osv.

Hærdningen af linoliemalingen kan forceres ved at iblande max. 5% sikkativer (tørrelse) samt/eller ved at udsætte den malede overflade for et konstant ultraviolet lys. Malingen må dog ikke udsættes for direkte sollys under hærdningen.

#### Mellem- samt slutmaling

Der påføres et tyndt lag halvfed (H) linoliefarve bestående af ca. 60% torstof (pigment + evt. fyldstoffer) og ca. 40% linoliefernis. I praksis kan man benytte den ovenfor beskrevne basis-farvepasta. Penselstrogene lægges parallelt med træets årer. Malingen tørrer 1-2 døgn, hvorefter der slibes med let hånd for evt. korn, klatter, løbere osv. Slibemærker retouches med en klud med rå linolie. Det vurderes herefter om malingslaget er tilstrækkeligt dækkende. Er dette ikke tilfældet, påføres endnu et tyndt lag fed linoliefarve (F) bestående af ca. 50% torstof (pigment + evt. fyldstoffer) og ca. 50% linoliefernis. I praksis kan man tilføje 1 liter kogt linolie (linoliefernis) til den ovennævnte basisfarve-pasta for linoliefarve.

## Nye medlemmer

#### Kragejolle

Peter Folke Kyseborgstræde 1  
5700 Svendborg

#### 26 kvm. spidsgatter "Johanne"

Monique & Johanne Gildet  
Anne Mariesvej 12 9000 Aalborg

#### Havkrydser

Ellida & Flemming Brandt  
Svanedamsgade 165800 Nyborg

## Nyt fra bestyrelsen

#### Stævnet i Nibe

Den 13. februar tager Helge og Knud til et møde med stævnearrangørerne i Nibe for at få det sidste på plads. Der er bådeudstilling i Fredericia 26. 27. og 28. februar, og 5. 6. Og 7. marts. Der mangler stadig folk til stå på vores stand. Ring til formanden, hvis du kunne tænke dig at give en hånd med. Udstillingen er åben fra kl. 10 til kl. 17. Vi har i øvrigt stand sammen med museet på Valdemars Slot.

#### Nyt lokalinitiativ

Storebæltsområdet melder sig nu også med et lokalinitiativ og netop "Storebælt" er navnet på dette nye initiativ. Initiativtageren Fini B. Rasmussen forestiller sig, at der kan blive tale om 2-3 fællesarrangementer om året og en kapsejls på fjorden i august. Det kan man alt sammen høre mere om ved at komme til det stiftende møde i Nyborg Sejlforenings lokaler søndag d. 11/4 1999 kl.14. Kontakt Fini B. Rasmussen, Kertemindevej 16 5800 Nyborg, tlf. 65362020 el. 20495034. Tilmelding kan også ske på generalforsamlingen.

#### Flytning af kursus

Da vores kursuslærer John Walsted skal opereres (ikke noget alvorligt), har vi måttet flytte kurset den 27. Februar frem til lørdag den 13. Februar. Tidspunktet er stadig 10-16. Det har bevirket, at der er nogen af dem, der havde meldt sig til dette kursus, der ikke har kunnet komme alligevel. Det vil sige, at der stadig er ledige pladser så meld Jer bare til hos mig, hvis I ikke kunne få plads første gang. De der ikke kan komme den 13. Februar får en ny chance, da vi afholder endnu et skrabe-, slipe-, malekursus lørdag den 24. April, samme tid og sted. Tilmelding til dette kursus hos Michael Kristensen.

#### Svend Billesbøll på Valdemars slot

Den 22. April 1999 kl. 19 er der foredrag med Svend Billesbøll i riddersalen på Valdemars Slot. I forbindelse med foredraget er der rundvisning på museet og fremvisning af "Stormy", Svends båd, som han har doneret til museet. Foredraget er blevet til i samarbejde mellem Maritimt center Danmark og Frit oplysningsforbund og overskudet fra de 75 kr. det koster går til Jacobsens plads. Billetter kan bestilles hos Maritimt center Danmark Havnepladsen 2, 5700 Svendborg. Telefon: 62800216.



**I** november 1998 dumpede et berligt brev ind til os. Det fortalte nemlig nyt om min kære, gamle helsingørjolle, "Vuska", - nu 47 år. Om hendes ned - og opstur, så nu kan hendes livshistorie berettes.

I 1946 tegnede bådkonstruktør og ingeniør Aage Utzon til sin dreng en sospejderjolle kaldet Helsingørjolle. Det var en moderniseret Aalborgjolle med

## En solstråle historie om Helsingørjollen "Vuska"

med lyseblåt dæk, to stel bomuldssejl og ingen motor. Således købte mine forældre hende på mine vegne 2/10 1962. Om foråret kom hun med Aarhus båden som fragt til København og blev hejst ned i vandet, hvorefter far og jeg straks riggede hende til fra kajen v. Sct. Annæ Plads. Vi sejlede i triumf forbi Den lille Havfrue og til Svanemøllens nordmole. Hun kostede forresten 3.500 kr. Jeg havde due-lighedsprøve - og tog senere kystskipper og sejlede de næste 10 år land og rige rundt uden motor. Nogle husker nok hendes lækage ved Kullen, hvor vi reddede os hjem ved at sænke presenningen udvendigt som bandage over revnen. "Vuska" og jeg flyttede tilbage til Aarhus, hvor "Vuska" blev sejlerskolebåd, privat. Sejlviden, gamle traditioner og godt somandsskab lærte især pigerne let med dens enkle rig. Pludselig kom drømmen om en Nordisk Folkebåd

til opfyldelse, og Vuska blev solgt til gode liebhavere i Århus Sejlklub: Aase & Jørn Hoeck d. 1/7 1971 for 6.500 kr med udstyr, ret nye dacronsejl og en Seagull-motor. Få år efter kom Vuska til Norsminde (for moring) - siden til Egå og forsvandt ... indtil nyhedsbrevet: Vuska - blev købt sidst i 1980'erne i Århus af en Peter fra Bogense. Han gjorde hende til en åben jolle med ringdæk. Desværre stod hun ubrugt og på land uden pasning i 2-3 år og forfaldt! Så, i 1994 var det lykkeligt, at hun blev købt af, B. Ditlevsen, Bogense, for han gjorde hende i stand fra ende til anden, -bl.a. med teakdæk. I alt løb det op til 15.000 kr. Det kæmpearbejde gjorde han for sin fornujels skyld. Desværre fik han dårlig ryg og kunne ikke sejle i Vuska. Men det var der lykkeligvis interesserede sospejdere, der kunne, og de fik lov at købe hende til rimelig pris på følgende betingelser:

Navnet måtte ikke ændres og båden skal passes godt. Ditlevsen er af hjertet også interesseret i at følge hendes færd - og glæder sig over, at hun SEJLER. Medsendt var også fotoet af den nu gløgule "Vuska". De unge vil hellere sejle hende, end den smakkeriggede Aalborgjolle (kopi), de har. Selv mine over 30 år gamle Carlsensejl kan lidt endnu!

Til slut: Hurra for Ditlevsen - Carlsen - og Bogenses KFUM - sospejdere med Flemming Jørgensen. Gid mange flere træbådes historie kunne få så lykkelig en slutning! P.S. Vi glæder os til at se "Vuska" igen i gld. havn i sommeren 1999.



Lisbeth Kofod



"Vuska" blev bygget i 1951, med teakkarme og halvkahyt et sted i Horsens. I dag sejler den gløgule jolle rundt med sospejdere.

bermudarig og genua, ialt 15 kvm. sejlareal. Længde 5,50 m, bredde 1,83m, kolvægt 385 kg og dybgående 0,70m. Genialt har den en "trunk", idet midtdørken kan sænkes, for at sidde bedre, og hæves til dørkplan når 3-4 personer sover på dørken. "Vuska" blev bygget i 1951, med teakkarme og halvkahyt et sted i Horsens. Ejeren hed Esmann, og båden hed "Karen". Hun sejlede på Silkeborgsøerne - indtil hun pludselig dukker op i saltvand, nemlig da ejeren er kok og hedder J. Petersen og er i sejlklubben "Bugten", Aarhus. Yderst velholdt svane, hvid



Helsingørjollen's sejlmarke

# Rekordsejladsen Sjælland Rundt 1961

Harry Holm fortæller om den kvikke sejlad.



*Beretningen om »Maj Britts« rekordsejlad er venligst stillet til rådighed af Dansk Sejlunion der bragte beretningen i 1962 i »Til søs - sejlerens håndbog«*

**F**redag den 23. juni 1961 kl. ca. 14.15 kastede vi los fra bojen i Hellerup havn efter at have modtaget svulmende madpakker og formanende ord fra vore kære hustruer om nu endelig at passe godt på og ikke læne os for langt ud. Det er gode, gamle »Maj-Britt«, DD 139, med min bror Axel som skipper og hans søn, superforgasten Per, samt pumpe- og svabergast, undertegnede, der haler an, bound for Helsingør for at deltage i distancekapsejladsen »Sjælland rundt«. Vinden er vestlig - ca. 8 til 10 sekundmeter - humøret er højt, og »Maj-Britt« mosler afsted, rogvandet ryger jævnlige over os, og vi konstaterer, at vor lille, kloge drage sætter tuden temmelig meget under vand; det er alt vort reservegrej, køje-

toj og skiftetøj, der er stoppet helt ud i stævnen, som trykker hende. Det må vi have gjort lidt ved, inden vi starter på kapsejladsen. Axel har medbragt et hemmeligt våben - en dejlig stor brødpumpe med håndsving på kuglelejer; det er den rene svir at dreje svinget og se vandet sprøjte ud som fra en brandhane. Vor glæde er kun kort, svinget har sat sig fast, ikke til at røkke trods bonner og håndpålæggelser. Vi anløber Helsingør Nordhavn kl. 17.15. Axel og Per går i gang med at skrue beslag på lugekarmen til at trække presenning over cockpittet for at holde noget af rogvandet ude. Harry er sendt i land med pumpen for at få den ordnet eller skaffe en anden og er så heldig at træffe et par herrer, der efter dagens besværligheder hviler ud ved en stille pilsner uden for købmandsbutikken ved havnen. De interesserer sig for opgaven og når frem til, at man bare skal slå et bestemt sted på den med en hammer, så drejer hjulet igen. Operationen kostede 2 pilsnere, og Harry går glad om bord med pumpen og fidusen. Så går vi op på Kronborg Havbad og



hygger os med en dejlig stor bøl, jordbær med fløde samt kaffe. Vi nyder måltidet i sikker forvisning om, at der vil gå mange timer, inden vi får varm mad igen. Vi går om bord, sætter kulingssejl og sejler ud til startstedet. Ifølge pro-

grammet kaldes for tidligt startende fartyger ikke tilbage, men sejltiden tillægges en time. Vi skal sønden om, og der er stærk, sydgående strøm, hvorfor vi vælger at starte et godt stykke ude i læ for ikke at få læ af Kronborg og for at få mest gavn af

strømmen. Kl. 8.00 lyder startskud-  
det, og vi får en pæn start 10 sekun-  
der efter skuddet. Ude i læ er en båd  
vældig langt fremme, der er ingen  
tvivl om at han har tyvstartet. Det er



»Maj Britt« for spiler under et skydække, der meget minder om  
vejret, som det lille kloge skib trodsede under rekordsejladien  
Sjælland Rundt 1961.

et prægtigt syn at se 70 fartyger i frisk  
vind og so passere Kronborg samti-  
dig.

Vi er i løb med en anden drage - en  
Bramdrupdam-båd fra i år, »Mon

Ami« en knarr og en W-båd. »Mon  
Ami« er en ubetydelighed i forhånd-  
en, da vi passerer Kronborg, men vor  
østlige kurs er rigtig, og i løbet af  
kort tid er vi klart foran, og »Mon

Ami« søger  
ud til os og  
lægger sig i  
vort kol-  
vand. Der  
er en del  
både, der  
klemmer  
ind langs  
kysten,  
hvad der er  
en dårlig  
fidus under  
disse for-  
hold, og vi  
ser, at vor  
gamle ven,  
krydsgerne-  
ralen  
Chr. Niel-  
sen med  
»Can« er  
gået med på  
den galej. I  
mellemti-  
den er vi så  
uheldige at  
få skubbet  
vor lille  
transistorra-  
dio ned i  
bundvandet

og er nu afskåret fra at høre noget  
som helst om vejmeldinger, presse  
og lign. - Begravelsen foregik i stil-  
hed.

Kl. ca. 11.45 passerer vi Dragør og

tæller os til at ligge som nr. 10 i flok-  
ken. Skærgårdskrydseren »Condor«  
er langt i forhånden, og vi tipper den  
til at være ved Bogestroms-tonden  
mindst en time for os. Vinden er sta-  
dig frisk, og godt med so er der her i  
Køge Bugt, så det er med glæde, at vi  
kan lægge Stevns fyr op, endda med  
en smule strik på skoderne. Vi glæder  
os også over cockpitpresenningen;  
den tager en hel del af, selv om der er  
for langt mellem hægterne, for når  
»Maj Britt« lægger øret rigtigt til, står  
vandet ind imellem hægterne som  
kaskader. Presenningen er spændt så  
langt agterud, at der lige er plads til  
to mand på agtertoften. Tredieman-  
den sidder under presenningen og  
holder øje med vandstanden og drejer  
af og til på svinget til vidunderpum-  
pen.

Kl. ca. 3.00 (også vor logbog med  
tidsangivelser forsvandt siden hen for  
stedse i bundvandet) er vi tværs af  
Stevns, det er usigtbart vejr og længe  
om at blive lyst; men efterhånden  
begynder vi at skimte sejlerne rundt  
om os. Vi har sejlet os op i forerfel-  
tet. Kræmmeren fra Roskilde i  
»Marianne« og Søren Verdensmester  
med sin nye havkrydser »Jettebeth«  
samt en anden moderne havkrydser  
har vi tværs ude i læ, og vi kan kun se  
een et stykke forude. Vi regner med,  
at »Condor« er så langt forude, at vi  
ikke kan se den, og skyder på, at vi  
har en fair chance for at runde Bøge-  
stroms-tonden som nr. 3. Vor konkur-  
rent »Mon Ami« kan vi ikke bestemt  
stedfæste, men vi regner med, at det  
er en af de nærmeste sejlere agterude.  
Vi sejler os op på den foran liggende

båd og kan nu se, at den er lyseblå.  
Vi diskuterer muligheden af, om det  
alligevel kan være »Condor«, men  
synes ikke, at det rigtigt ligner, og ser  
så pludselig en lang, lyseblå slæde  
dukke opovre fra Moen-siden. Det  
viser sig at være »Condor«, som har  
været langt ude af kurs og nu slutter  
op i feltet bag os. »Can« er dukket  
op agterfra og ligger et stykke til lav,  
og vi undrer os over, at vi ikke kan se  
Bogestroms-tonden - efter klokkeslet-  
ret skulle vi være der. Vi bliver efter-  
hånden usikre på vort bestik, vi kan  
ikke rigtig få landskabet til at passe,  
og det gr-under pludselig stærkt op.  
Den forreste båd, der viser sig at være  
LA-krydseren »Lapsus«, går over stag,  
de omkringliggende både følger  
eksemplet. Vi kigger og spejder og  
mener at se tonden, indtil vi opdager,  
at det er fundamentet til et af de faste  
ledefyr langt inde i renden. Vi har  
ikke taget nok hensyn til den stærke  
sidestrom og er i det usigtbare vejr  
sejlet forbi tonden uden at observere  
den - en ringe trost er det, at vi er så  
mange om fejltagelsen - men tonden  
ligger og duver langt agterude, og det  
er ikke spor dejligt at skulle sejle tilba-  
ge. Et par af bådene hænger allerede  
på grunden. Vi studerer kortet - tor  
vi holde herfra og over i renden? Der  
er ca. 80 cm vand på det laveste sted  
iflg. sokortet. »Vi stikker heller ikke  
mere, når vi hiver over,« siger skipper,  
»vi vover det ene øje!« - Og vi slip-  
per godt fra det og ånder lettet op  
ved at være i sejlrenden.

Vinden er lige i stævnen, og vi har  
taget presenningen af for bedre at  
kunne manøvrere; der er ikke længe

imellem vendingerne i disse snævre løb. Efter to slag i renden passerer vi »Lapsus« og ligger nu som forreste båd i feltet - en frydefuld fornemmelse. Vi spejder efter »Condor«, der stadig rykker nærmere. Solen skinner, vi har stik på skoderne; vi nyder solen, førerpladsen og en bajer, livet er herligt her igennem Bogestrommen.

Vi skifter til krydsfok, da vi må regne med at krydse til Agerød, og det stadig blæser hårdt. »Condor« holder helt ud til kysten ud for Kalvehave; vi vil gerne være første båd under Moenbroen og holder under land langs Vicmoseskoven, så tæt, at vi ved hjørnet for Kalvehave lige får en anelse af »jordforbindelse« og søger lidt ud igen. Ved halvsyvtiden passerer vi som første båd under Moenbroen og vinker til pressefolkene, der står på havnemolen for at notere rækkefølge og tider. Vi kan nu se vor konkurrent »Mon Ami« men vi holder stadig skansen; den eneste, der kommer lidt op, er »Can«, som passerer os lige for Storstromsbroen. »Can« passerer broen et stykke ude, vi går under de inderste brodbuer og får lidt læ for den stærke, modgående strøm ved at sejle tæt på Masnedo Kalv og er så på højde med »Can« igen, da vi passerer kysten. Vi kan netop bide vind ligge klar af Knudshoved rev og følger så nogenlunde »Can«, der dog holder en lille smule højere. Vi har haft skarpt kryds fra Kalvehave til Vordingborg og stærk modstrøm, så det er dejligt her at kunne blive på samme bov.

Ved 3-tiden løber vi ind i Agerødssund. »Can« er til luv for os, men løber ind i Agerød havn; han skal have ordnet lidt ved riggen. Så er vi igen første båd i feltet - en skøn fornemmelse. Vi har regnet ud, at »med lidt lykke og lidt held« kan vi måske slå 8-meteren »Albatros« rekord fra 1948 på 36 timer. Efter

at »Can« er gået i havn, er der mindst en halv times afstand til den nærmeste båd agterude. Vi styrer nu mod Korsør og kan strikke lidt på skoderne. Det er en er dejlig ting, at det nu tilsyneladende bliver rumskodssejlad, vi har tilbage, og lad det så bare ryge lidt ind over os - og det gør det. Per serverer varm oksehaletuppe, som mor Karen har givet os med på termoflasker, et herligt måltid, som til evig tid vil stå i erindringen.

Vi skifter vor lille, kloge krydsfok om til genua, for nu skal vi »skinne« os. Kl. 4.45 passerer vi Korsør. Nu håber vi bare på, at grejet må holde, og at vinden vil blive stående stot, så er rekorden inden, for rækkevidde. Kl. ca. 9.00 passerer vi Rosnæs og mindes, at vi nogle år for en nat knækkede masten på krydseren her omkring. Det er en dejlig pynt at runde. Vi kan nu spile genuaen og sætte krydsfokken i læ, hvad der giver dejlig stabil styring. Vi regner med at være ved Sjællands rev ved midnat, men tør ikke tage den chance, der heller ikke burde være til stede, nemlig chancen at gå gennem Snekeløbet, især ikke i så hårdt vejr ved natteide, selv om det er kapsejl-



ads og legger kursen uden om »Soldaten« yderst på revet. Kun »Jettebeth« med Poul Molich ved roret gik den nat gennem Snekeløbet, idet man betnyttede den indbyggede dybdemåler og på den måde navigerede sig igennem det smalle løb. Ca. kl. 12 kommer vi rundt om fyret på Sjællands rev; vi har taget presenningen af for at kunne klare en ordentlig blød bomning - der er jo stadig kuling og grov sø. Per klarer fordækket, sikret med redningsvest og livline.

Vi fortsætter med at spile genuaen og med krydsfokken i læ - det er en dejlig frisk og fornøjelig sejlad. »Maj-Britt« stæser af sted, bovandet står som strålende skum og vandkaskader langt ud til siderne. Vi fejrer begivenheden efter at have rundet det sidste skarpe hjørne med at tage et lille »bløp af lakridsvandet« og skifter til tort toj. Skipper får en lille halv time på ojet, og Per morer sig dejligt med at få »Maj-Britt« til at plane. Da det lysner, kan vi se en enkelt sejler langt agterude. Ud for Gilleleje sætter vi spiler, som vi må bjerge igen ved Hellebæk. Vinden er flovet lidt af, så vi kommer hjem for nogenlunde bliden bor.

Vi nærmer os målet, Helsingør havn. En lystfisker står på havnemolen og hiver sin snore ind, idet vi passerer. Han viser stolt sin fangst. Der er dobbelthug, der hænger 2 pæne torsk på pilken. Han ser glad og tilfreds ud, og det tror jeg også, at »Maj-Britt« besætning gør, da vi kl. 6.44.50 som første fartøj går over mållinien. En dejlig, rask sejltur er til



Rekordsejladsen Sjælland Rundt fandt sted på et tidspunkt, da Axel Holm disponerede over to drager, DD 139 »Den ældre« og DD 162 »Den yngre«. Sejladsen blev foretaget i »Den ældre« men fortrinvis med 162-sejlene. Her ses »Maj Britt« den ældre fuldføre en Hven Rundt-sejlad, som Axel Holm gentagne gange har rundet.

ende og ny rekord sat for kapsejladsen »Sjælland Rundt«. Det var dejlige timer i »Maj-Britt«, der var skred i den gamle kajak, - en tur, jeg vil huske med glæde, jeg siger for minderne tak.

Farbror Harry.

# Indkaldelse til generalforsamling

Bestyrelsen indkalder hermed til generalforsamling  
lørdag d. 20. Marts 1999 kl. 12.00.

Dagsorden ifølge vedtægterne

1. Valg af dirigent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning.
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 4. Se regnskabet andet steds i bladet.

Ad 5. Bestyrelsen lægger op til en diskussion om indsnævring af det geografiske område, hvor stævner kan afholdes.

Ad 7. Formanden er ikke på valg.

Ad 8. Ole Heilmann og Helge Møller er på valg. Helge sætter sit mandat til rådighed, Ole ønsker at genopstille.

Jens Poulsen ønsker ekstraordinært at udtræde af bestyrelsen. Bestyrelsen indstiller Jørgen Jørgensen og Mads Lildholdt.

**Generalforsamlingen starter med spisning kl. 12.**

Der vil være koldt "ta selv bord" og mulighed for at købe øl og vand og under selve generalforsamlingen kan købes kaffe.

Alt dette til meget rimelige priser.

Generalforsamlingen afholdes i  
Odense Sejlklubs lokaler Østre Kanalvej 10 Odense  
Tlf. 6590 4123

## Dansk Forening for ældre Lystfartøjer Regnskab for 1998

### Indtægter:

|                             |         |
|-----------------------------|---------|
| Kontingenter                | 99.300  |
| Renteindtægter              | 144     |
| Salg af mågestandere        | 1.229   |
| Salg af syns- og notatbøger | 56      |
| Salg af bladannoncer        | 5.487   |
| Træffestævne                | 1.320   |
| Indmeldelsesgebyrer         | 3.250   |
| Diverse indtægter           | 220     |
| I alt indtægter             | 111.006 |

### Udgifter:

|                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| Administration                      | 19.625        |
| Kontingentsopkrævning               | 4.151         |
| Telefon og porto                    | 8.678         |
| Kontorartikler                      | 1.441         |
| Bestyrelsesmøder                    | 7.750         |
| Rejse- og opholdsomkostninger       | 3.445         |
| Bladudgifter                        | 28.564        |
| Diverse tryksager                   | 1.000         |
| Syns- og notatbog til nye medlemmer | 630           |
| Træffestævne                        | 3.080         |
| Afskrivning computer                | 1.389         |
| Afskrivning fotokopimaskine         | 292           |
| Nyanskaffelser EDB                  | 1.489         |
| Mågestandere til nye medlemmer      | 1.024         |
| Kartotek/foto                       | 1.262         |
| Medlemskontingenter                 | 2.130         |
| Diverse udgifter                    | 6.066         |
| I alt udgifter                      | 92.016        |
| <b>Overskud</b>                     | <b>18.990</b> |
|                                     | 111.006       |

**Aktiver:**

|                                   |       |               |
|-----------------------------------|-------|---------------|
| Bikuben, konto 903.56.09536       |       | 3.216         |
| Girokonto: 360-775                |       | 15.027        |
| Kasse                             |       | 1.289         |
| Lager af mågestandere             |       | 4.374         |
| Lager af syns- og notatbøger      |       | 6.931         |
| Computer: Saldo 31.12.97:         | 7.061 |               |
| afskrivning 10% af 13.890         | 1.389 | 5.672         |
| Kopimaskine UTAX C 44             |       |               |
| Saldo 01.05.98:                   | 4.375 |               |
| afskrivning 10% af 4.375 (8 mdr.) | 292   | 4.083         |
| <b>Aktiver i alt</b>              |       | <b>40.592</b> |

**Passiver:**

|                                    |        |               |
|------------------------------------|--------|---------------|
| Kapitalkonto pr. 31.12.1997        | 21.602 |               |
| Overskud                           | 18.990 | 40.592        |
| <b>Kapitalkonto pr. 31.12.1998</b> |        | <b>40.592</b> |

Kastrup, den 11/1 1999



Jørgen Jørgensen, revisor

*Godkendt af Lars Gottschalksen  
af rådgiver*

København, den 13/1 1999



René Gordon, revisor

*Godkendt med forbehold  
for ikke at have gennem-  
gået ledet.*

**Skarpsno (19,5 kvm) 34.567 kr.**

Totalt restaureret norsk 19,5 kvadratmeter spidsgatter.  
Skrog gennemrestaureret 1998.

Ny mast, bom samt stående og løbende rig 1997.

Nyt plywooddæk med lærred samt nyt cockpitt 1996.

Stort bomtelt 1 x 3 meter (ståhøjde 1,80 m. i cockpitt)

Nasa Target Ekkolod (1998) og log (1996).

El: 12V 80AH batteri, lader, lys under læ, lanterne i masttop.

Gode sejl: storsejl, fok, genoa samt spiler.

Beskrivelse af restaurering se Bådnyt 1998 nr. 12 side 50-52.

*Henvendelse:*

Runc Balle

E-mail: [runc.balle@get2net.dk](mailto:runc.balle@get2net.dk)

Tlf: 54 44 15 83 og Mob: 21 40 28 92

## Nyt storsejl sælges for halv pris

Freytag storsejl med 1 reb, sejlet er fuldstændig ubrugt,  
det har end ikke været monteret.

Forlig: 10,52 m, Underlig: 4,58 m, Agterlig: 11,58 m

Pris. kr. 5.900.-

*Henw:*

Lars Gottschalksen

2140 0952

## Sejljolle sælges

"Smutter" er en gaffelrigget sejljolle med ringdæk. Den er bygget hos Jørgen Hansen i Middelfart 1947/48. L. 5,4m., D. 70-80 cm. Fyr på eg. Fribord, mast og bomme er ovatrolbehandlet. Dækket er malet. Storsejl, fok, topsejl og klyver er rødbrune og i fin stand. Den løbende rig er fornyet sidste år. Herudover er "Smutter" forsynet med en 4 HK. Mercury påhengsmotor som er passet på værksted, bensindunk, los kahyt som er let af- og påmontere og som giver god læ i ydersæsonerne og to sovepladser, blå bompresning, enkelt gult cockpittelt (omsyet villatelt), bomstol, los klyverbom, spilerstage, bådshage, paraplyanker med tov, fendere, læsepumpe, yachtflag og vinterbukke. "Smutter" er velfungerende til lokale ture. (den kan lægge ind utallige steder) og til langture under enkle forhold. Den sælges da jeg har fået mulighed for at realisere en mangeårig drøm om en ældre spidsgatter.

Priside: 14.000 kr.

Henvendelse Søren Voight, Middelfart, tlf. 64 41 66 00

## Spidsgatter sælges

Velsejlende 21 fods M.S.J.Hansenspidsgatter fra 1948.

Lærk på eg - trækøl. Kølbolte og bund fra 95.

Køl (1,2 m.) støbejern

Mast (9,5 m.) og bom fra 91

Green sails fok 5,9 kvm. Fra 95

Storsejl fra 91.

Påhengsmotor: 4hk. Mariner.

Pris 25.000.- kr.

Ejnar Rindom Blåbjergvej 2 7280 Sdr. Felding

Tlf. 9719 8432

## Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

Indmeldelses-, registrerings- og bestillingskort

- Indmeldelse / Medlemsskab kr. 300 pr. år      Til DF/ELs notater
- Indm./ Pass. medlemsskab kr. 200 pr. år      Medlemsnr.
- Omregistrering af båddata      Gruppe
- Adresseændring      Betaling
- 1 stk. mågestander kr. 80       1 stk. Syns- & Notatbog kr. 85

Kontingentsperiode: 1/1 til 31/12 98  
Indm. gebyr ved forstegangsindmeldelse: kr 130

Bådtype/klasse: \_\_\_\_\_ Bådens navn: \_\_\_\_\_ Byggeår: \_\_\_\_\_

Bådebyggeri / byggested: \_\_\_\_\_

Konstruktør: \_\_\_\_\_ Træsorter: \_\_\_\_\_

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

Sejlbåde Rigttype: \_\_\_\_\_ Sejlareal: \_\_\_\_\_ Mærke i sejl: \_\_\_\_\_

Motorbåde Motorfabrikat/type: \_\_\_\_\_ HK/KW: \_\_\_\_\_

Bådens nuværende hjemsted: \_\_\_\_\_ Sejlklub: \_\_\_\_\_

Bemærkninger: \_\_\_\_\_

Ejers navn: \_\_\_\_\_ Medlemsnr.: \_\_\_\_\_ Tlf: \_\_\_\_\_

Postadresse: \_\_\_\_\_ Postnr: \_\_\_\_\_ By: \_\_\_\_\_

Medejere: \_\_\_\_\_

- Findes der:  Konstruktionstegninger  Fotos
- Historisk materiale  Bilbrev/tilsynsbog  Andet

*Medsend gerne original eller kopi til registrering i DF/ELs arkiv.*

Date: \_\_\_\_\_ Underskrift: \_\_\_\_\_

POST



Sendes ufrankeret  
modtageren  
betaler portoen



*Dansk Forening  
for ældre Lystfartøjer*

c/o Danmarks Museum for Lystsejls  
Valdemars Slot  
Troense  
+++ 1215 +++  
5700 Svendborg

## Nye medlemmer

Kragejolle  
Peter Folke  
Kyseborgstræde 1  
5700 Svendborg

26 kvm. spidsgatter  
"Johanne"  
Monique &  
Johanne Gildet  
Anne Mariesvej 12  
9000 Aalborg

Havkrydser  
Ellida & Flemming Brandt  
Svanedamsgade 16  
5800 Nyborg

## 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.



02579 ODC                      637                      000  
STIG EKBLØM  
EGELUND 18  
HIMMELEV  
4000 ROSKILDE                4000 o 12/31

## **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 m<sup>2</sup> 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