



*Dansk Forening
for ældre Lystfartøjer*

6

Bladet udgives af
Dansk Forening for
Ældre Lystfartøjer
c/o Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.tv.
2100 København Ø
Tlf. 3538 0165

*Telefonisk henvendelse skal ske til
bestyrelsesmedlemmerne og IKKE
til Birte Molbech.
Bladet udkommer 4 gange om
året.*

Redaktion: Michael Christensen

Layout: Jens Poulsen
Michael Christensen

Tryk: Deslers Bogtryk

Redaktionelt stof og annoncer:
Michael Christensen
Radbyvej 56, 5600 Fåborg
Tlf. 6268 1894
E-mail:
marc.christensen@get2net.dk

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

Jørgen Jørgensen
Smødekærvej 38, 2770 Kastrup
Tlf. 3251 4432

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
John Knudsen
Maden 14, 8210 Århus V.
Tlf. 8615 0426.

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

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

"Storebælt"
v. Finn B. Rasmussen,
Kertemindevej 16, 5800 Nyborg
Tlf. 6536 2020

"Kjøbenhavnske Træsejlere"
v. Jørgen Jensen
Vordingborggade 95, 5 th.
2100 København Ø
tlf.: 35 26 21 70
e-mail: jensendesign@mail.dk
Internet:
geocities.com/yosemite/geyser/6982

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 Hebel, Årøund
Tlf. 7458 4314

Indhold

<i>Rejseberetning</i>	4
<i>Indkaldelse til Generalforsamling</i>	9
<i>Regnskab</i>	10
<i>Læserdebat om bladet</i>	12
<i>Ny forretningsfører</i>	14
<i>Kalenderen</i>	16
<i>Kjøbenhavns Træsejlere</i>	17
<i>Turberetning</i>	21
<i>Vurderingsproblematik</i>	24



Forsidefoto: Springer "Punt"
Foto: Mads Lildholt

Rejsen til England

*Fra Dover til Cornwall, Lands End.
En rygsætur i februar.*

Vi gik straks ned til lystbådehavnen i Dover. Mange både stod på land, mange med mast på. Ved et lille træskibsværft fortalte bådebyggeren at den lille lyseblå båd der lignede en folkebåd, rent faktisk var en folkebåd, men bygget af maghony i Dover i 1952. Den tilhører endnu den nu 80-årige kvindelige singlehand-sejler der ofte yndede at sejle rundt i Skandinavien i ferier. Det vakte dengang en del opmærksomhed. Hun blev omtalt i en beretning af danske sejlere der mødte hende i Sverige. Hun havde kun en Seagull påhængsmotor, dengang i 60-erne. Senere fik hun en indenbords Vire benzinmotor, oplyste han. Masten havde både strut og sallingshorn. To lignende både kaldte han Stella-typen. Måske svarer de til vores Husky, med 2 tommer større mål på hver led. Inderst inde i havnen ved dokken lå Nell, byens historiske skib. Det er en lidt dyster grøn egeketch fra 1886. Den står helt original med gaffelrig, vævlinger, bovspryd og agterspryd, begge med finke-net. Bronzerorpinden er lang og i et med rothovedet, ligeledes af bronze. Informationsplancen oplyste, at Nell blev bygget specielt til at sejle præster ud til de vestlige øer i Skotland. Den er flushdækket ude kahyt og uden køjer kun med nogle specielle glas der var fældet ned i dækket. Hvilke barske stormfyldte ture kunne Nell ikke fortælle om i stil med præsterejsen i filmen "Barbara". "Nell" har utrolig meget sjæl og er en seværdig oplevelse i Dover.

*Flagskibet "Victory" i Portsmouth
flådehavn.*

Som en magnet drager verdens ældste flagskib "Victory". Et flagskib har en admiral, og her var han søhelt og hed Horatio Nelson. Agterude så vi hans salon, enkel med smukke maghonymøbler. For et søslag flyttede mandskabet disse ud på 10-15 min. Mens andre åbnede de små vinduer, stak kanoner ud, bandt dem til ringe på hver side af vinduet, mod rekylslag, og klar til en salve fra den kant. Med bøjede hoveder og ryg gik vi under dæk og så de hundredevis af mandskabsbanjer (køjer). Hver mand fik en banje og et tæppe. Pudsigt nok kunne de også redde liv. Faldt en mand over bord greb man straks en banje, rullede den hårdt sammen og kastede den i vandet. Den kunne flyde 2-9 timer og fungere som redningsbøje. Livet var hårdt og kummerligt ombord og ingen ville med. Derfor var man nødt til at rekruttere mandskabet fra fængslerne. Var nogen opsætsige eller overtrådte reglerne vankede der måske af den nihalede kat med blykugler. Bagefter kom man salt i de blødende sår. Eller man blev sat i fodbøjler uden mad eller drikke. Men allerværst: kolhaling, som alle skulle se. Staklen blev trukket ned under kølen og op igen, helt eller halvt druknet, blodig og flænset af bundens skarpe begroning. Når der skete dødsfald blev manden syet ind i sin egen køje og tæppe og smidt i havet. Det siges at et lyst hoved, der havde set en dejlig ø i nærheden, tog en kniv i lommen og spillede død, for efter at være smidt i havet så at skære sig fri og svømme i

friheden. Derefter blev reglerne skærpet så sejmageren skulle lade det sidste sting gå gennem den dodes næse. Kosten var elendig. På grund af svindel blev der købt orm-fyldte, mugne rottegnavede beskoj-ter. Vandet var råddent, flæsket har-sk så den ækle smag måtte døves med rigelige mængder brændevin. I 1794 mistede Nelson sit ene øje og den højre arm i kamp. I oktober 1805 i slaget ved Trafalgar ved det sydvestlige Spanien gik en kugle gennem hans lunge og ud af ryg-gen, mens han stod på dækket og havde vundet slaget. Han vid-ste at han skulle dø og ville ikke sænkes i havet, men ville hjem. På grund af varmen og dermed forrådnelsen var gode råd dyre. Men hans folk anbragte ham i en stor trætonde, som blev fyldt med skibets bedste brande. Nelson ligger, sikkert godt til-freds med den løsning, begra-vet i set. Pauls Cathedral i London.

Lands end; Cornwall og St. Ives

Det var et stort øjeblik at stå ved målet: på klipperne ud mod det blå Atlanterhav. Man anede gennem soldisen "Seven Stones", nogle klipper ca. 30 km. ude. Lige nede-for på klipperne står et fast fyr. Det hadder Longships. Langt ude til venstre ligger Wolf Rock, Scillyvoerne ligger 40 km. ude og der er ingen færge i februar. Her ved Lands End er der udstillet en oplagt redningsbåd. På en stor tavle står der alle de redningsaktioner båden har

udført igennem 30 års virke. Hvor, hvornår og hvor mange både og liv den reddede. Der i blandt mange lystsejlere. Engang reddede den også en hund og "one dog" blev nævnt for antallet af personer, for englænderne er vilde med katte og hunde, og så har de humor. En dag tog vi bussen op til det fantastiske havneleje St. Ives ud mod Atlanterhavet. Alt van-det var væk i havnen. Her kan en sej-ler nemt hente sit tabte værktøj, bril-ler eller hm! "smil" og placere det hvor det hører hjemme for næste højvande. Nede på bunden ved den



kæmpe store mole med fyret sås bittesmå mennesker gå på den gule bund. Her er det tilrådelig for danske sejlere at tage vand med eller have to – tre køle under eller have monteret styler på dækket til nedsænkning og støtte – det gør englænderne.

Lykkestenen

På hjemturen langs Kanalen kiggede vi nærmere på en sær sten på flådehavns plads ved "Victory" og fascineredes af denne lykkestens historie som berettedes i mindepladens indskrift:

Denne sten blev fundet kilet ind i et hul i bunden af fregatten H.M.S. "Pique" c/o højterede kaptajn H.J. Rous Royal Navy. Da skibet kom i dok i oktober 1835, havde "Pique" været grundstødt i Belle Isle-strædet i Labrador i september det år. Efter at hun selv var kommet fri, sejlede hun over Atlanten uden rør og med folk konstant ved pumperne for at kontrollere lækagen. Uden denne sten som passede som en prop i hullet var hun helt sikkert sunket. Bagefter tog vi den lille grønne færge til Gosport overfor. Her var flådehavn under krigen, så også her blev mange af de kønne gamle bindingsværkshuse bombet væk. Der er i dag et ubåds-museum, der fint viser udviklingen. Den ældste ubåd er skam fra 1753 – og af træ. Det var nærmest en tønde med en mand i der nedsænktes fra et skib. Han havde simpelt hen pedaltræk til en skrue og håndbetjent lensepumpe. Lige til Storm P. Efter at have set udviklingen fra dette misfoster til vore dages strømledede monstre sejlede vi gennem den rivende strøm som vi i Danmark i store træk er fri for men som englænderne elsker.

Brighton's levende fiskerimuseum og luksusmarina.

Brighton viste sig ganske spændende. I kuling stod vi i læ ude på den lange Pallace Pier på høje pæle og så den oprørte Kanal. Soerne bragede ind på stenstranden. For at få varmen gik vi nogle kilometer østpå for at se den nye marina. Den havde tre sluser og døkhavn med huse og millionærbåde der var parkeret lige nedenfor gadedøren. F. eks. To helt ens flere etager høje, hvide motorbåde. På os virkede det hele lidt sterilt og kedeligt, uden et træ, uden en træbåd, uden miljø. Heldigvis lyste hvide kridtklinter op i solen så langt øjet rakte. Da vi atter var ved pieren, opdagede vi et lille fiskerimuseum, som viste sig seværdigt. Der stod en rødmosset pensionist og viste netbinding med benpen. Han kobled tre net sammen, et fint et mellem- og et stormasket. Han sagde alt kan så gå i fælden, men det er forbudt nu. Hans far havde været fisker ved Sydengland i kanalens kystfiskeri, og han slidt op af det hårde fiskeriliv, dag og nat uanset vejret. Kystbådene skulle trækkes op og der skulle lægges skulder til, ligesom ved den jyske vestkyst. Bådene her er meget anderledes end vore. De ældre var tomastede med gaffelrig med topsejl. De nyere er meget spidsgattede, klinkbyggede og med lige hajakutterstævn. De trækkes op med spil. Der var fotos på glasplade fra 1912 af livet med de velstående hjulvogne der kørte helt ned på stranden, hvor deres omklædningskasser stod på stribe til brug ved badning. Dengang var der stort fiskemarked og folkeliv. Den ældste pier rustede helt væk. Dens efterfølger står stærkt rusten og

tæret uden adgang. Havets salt er hårdt ved jernpæle.

3000-årig træbåd fundet ved Dover havn.

Den sidste feriedag, og den eneste regnvejrsdag i 17 dage, så vi Dover museum. Det var aldeles glimrende: fra urtid til nutid. Det tog 5 timer. Vi blev især opslugt af et fund af en søgående båd, gjort ved gravearbejde i Dover. Spunsernet var gået tværs igennem et bronzealderskib. Denne halvdel så vi gennem en glasskive under konservering. Arkæologerne viste også en hel kopi bare i meget mindre format. Det mærkelige er at skibets planker er

syet, eller surret sammen med smidige taksvidjer fra stynede taks (blød nåletræsart). Både bund og sideplanker var syet sammen. Man tætnede med grønt mos og bivoks. I virkeligheden er metoden også kendt i danske fund, bl. A. i Hjørtespringsbåden, en krigskano fra keltisk jernalder for 2300 år siden. Af denne er en kopi bygget af nogle ihærdige ingeniører m.fl. på Als. Der er brugt år på det. Den er af lindetræ, og dens sider er syet sammen med lindebast. Der er et stort hop i bådebyggerkunsten til de smukke havgående vikingeskibe med stærk klinkbygning.

Lisbeths beretning fortsætter i næste nummer.

Sejlkutteren "Swift" er til salg

75 kvm. sejlkutter fra 1918.

Data: 12,8*2,72*1,85. Mast 16,9 m. 4 sejl incl. spiler på 110 kvm. 16 hk. F M motor Noget historisk materiale haves. Løbende professionelt restaureret og således sund og tæt. Arkitektonisk en meget smuk dame, med bl.a. 2,5 m. udhang.

Pris 138.000 kr.

Peter Middelboe 21798855.



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 fersk-

vand, 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 søfarstraditioner 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

Indkaldelse til generalforsamling

Bestyrelsen indkalder hermed til generalforsamling
lørdag d. 11. marts 2000 kl. 13.00.
I KAS's klubhus i København

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 7. Formanden er på valg og ønsker at genopstille.

Ad 8. Michael Christensen og Jørgen Jørgensen er på valg.
Michael ønsker ikke genvalg. Jørgen genopstiller.

Frokosten starter kl. 12.00 og man skal selv tilmelde sig til hovmesteren på tlf. 39181819.

Bemærk, at der i år er stumpe-byttemarked i tilknytning til generalforsamlingen. Det er vores lokalinitiativ "Kjøbenhavnske Træsejlere", der står for det, men alle kan bidrage med effekter. Læs mere andetsteds i bladet om stumpe-byttemarkedet.

Dansk Forening for ældre Lystfartøjer Regnskab for 1999

Indtægter:	1999	1998
Kontingenter	104.795	99.300
Renteindtægter	86	144
Salg af mågestandere	761	1.229
Salg af syns-og notatbøger	0	56
Salg af bladannoncer	7.400	5.487
Træffestævne	7.999	1.320
Indmeldelsesgebyrer	5.460	3.250
Diverse indtægter	195	220
I alt indtægter	126.696	111.006
Udgifter:		
Administration	20.730	19.625
Kontingentsopkrævning	487	4.151
Telefon og porto	4.109	8.678
Kontorartikler	4.735	1.441
Bestyrelsesmøder	8.513	7.750
Rejse-og opholdsomkostninger	1.740	3.445
Bladudgifter	18.635	28.564
Diverse tryksager	-	1.000
Syns-og notatbog til nye medlemmer	1.764	630
Træffestævne	11.149	3.080
Udstilling	7.455	-
Afskrivning computer	1.389	1.389
Afskrivning fotokopimaskine	437	292
Nyanskaffelser EDB	-	1.489
Mågestandere til nye medlemmer	2.669	1.024
Kartotek/foto	255	1.262
Kontingent til andre foreninger	5.350	2.130
Diverse udgifter	2.340	6.066
I alt udgifter	91.757	92.016
Overskud	34.939	18.990
	126.696	111.006

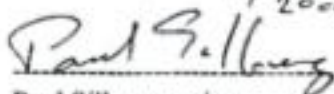
Aktiver:	1999	1998
Bikuben, konto 903.56.09536	1.291	3.216
Girokonto 360-7755	57.413	15.027
Kasse	1.546	1.289
Lager af mågestandere	786	4.374
Lager af syns- og notatbøger	5.167	6.931
Lager af caps	1.400	-
Computer: Saldo 31.12.98: 5.672,00		
Afskrivning 10% af 13.890 1.389,00	4.283	5.672
Kopimaskine UTAX C44:		
Saldo 31.12.98: 4.083,00		
Afskrivning 10% af 4.375 437,50	3.645	4.083
Aktiver i alt	75.531	40.592
Passiver:		
Kapitalkonto pr. 31.12.1998	40.592	21.602
Overskud	34.939	18.990
Kapitalkonto pr. 31.12.1999	75.531	40.592

København, den 2/ 2000
1999



René Gordon, revisor

København, den 25/ 1999
2000

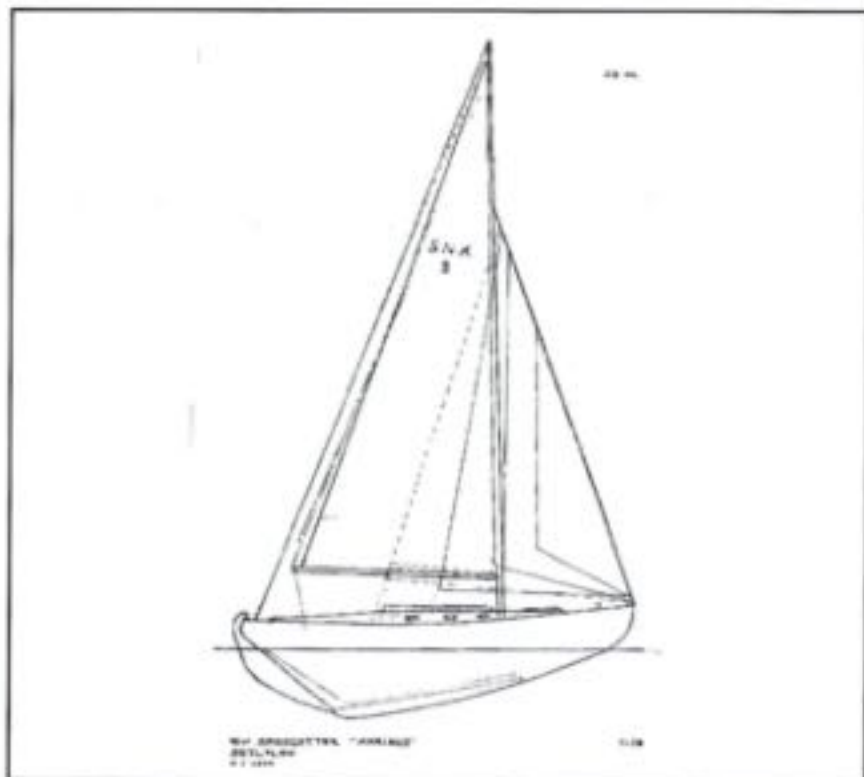


Poul Silberg, revisor

Regnskabet for 1999er, i lighed med regnskaberne for 1997 og 1998, gennemset og gennemgået af revisorerne, og kan på nuværende tidspunkt godkendes med de sædvanlige forbehold for bilagene.

Bilagene bliver nu tilstillet revisorerne primo februar. Herefter vil revisionen foretage den første bilagsrevision i 3 år, og en endelig revisionsrapport vil blive fremlagt på generalforsamlingen.

Legendariske Mariane er til salg



Kulminationen af spidsgatternes traditioner, hvad angår sødygtighed og hurtighed. Elegant 45 M2 spidsgatter bygget i 1936 på Sønderborg værft og konstrueret af Robert Jensen til at matche nordiske krydsere. L: 9:00, B: 2,85, D:1,55 V: ca. 5t. 4 gange overaltvinder Sjælland rundt og 1 gang Gotland rundt i 50'erne, præmier i Sjælland rundt i 80'erne. Glasfiberbelagt 1980 af værft, hvilket har givet et næsten vedligeholdelsesfrit skrog, der stadig er sundt. Båden er løbende vedligeholdt, har en moderne rig, med hurtigreb og diverse spil. Har stor sejlgarderobe, herunder spiler og rulle-genua. Vire 7 hk. 5 køjer, vask og pantry med 2 gasblus.

PRIS: kr.: 140.000,-

Adam, Charlotte og Tage Voss
Tlf.: 43629060/ mob: 26219060 eller 54148678

Et bedre foreningsblad

At foreningsbladet de sidste par gange har været en kedelig sag har også været min opfattelse, derfor var det også for mig med en vis undren at man ved stævnet i Nibe udtalte at bladet var blevet godt. Det er med rette at redaktionen i det seneste blad udsendte sit nødråb. Hvorfor er det så gået sådan? for en overgang stod man nærmest i kø for at fortælle om et eller andet. Jeg har prøvet at analysere bladet nogle numre tilbage for at finde ud af hvad der er sket. Det første jeg faldt over var debatten mht stævnearrangementer, hvor skal de årlige stævner afholdes rent geografisk. Der kom et indlæg som blev besvaret af Michael. Personligt syntes jeg det var godt svaret, men jeg mener der blev begået en fejl. I svaret blev debatten næsten begravet. Jeg havde selv et svar parat men kunne ud fra Michaels indlæg fornemme at dette var en debat der ikke skulle gå længere, så derfor skrinlagde jeg mit indlæg. Godt nok var tonen blevet lidt skrap, men jeg mener nok man burde have opfordret til flere meninger (i en god tone) da dette stævne jo er et vigtigt virke i foreningen. Jeg ved godt at man fra bestyrelsens side havde efterlyst forslag og at det var småt med det men jeg tror det indlæg Michael besvarede kunne have sat gang i debatten. Når jeg nu er kommet ind på det årlige stævne syntes jeg at dette års beretning fra stævnet i Nibe var en tynd kop the, nok den svageste beretning jeg har læst siden min indmeldelse i foreningen. Bla. manglede jeg noget respons vedr. det nye vurderingsskema som skulle afprøves i Nibe hvil-

ket har personlig interesse for mig da jeg som tidligere nævnt har kreeret det. Her ville det have været rart at høre en mening fra både det almindelige medlem og bestyrelsen. For øvrigt en stor ros til bestyrelsen for at ville afprøve det.

En overgang var der også noget der hed Stafetten, det døde pludselig hen, og hvorfor ved kun forfatterne. Når jeg ser tilbage i nogle af de tidligere blade er der udmærkede artikler fra Mads Lilholt, John Garling, og John Walsted, som i mine øjne var virkelig interessant læsning, artikler som jeg har efterlyst i mange år, men jeg kan ikke forstå hvorfor det er ophørt, der må da være nogle som har draget nogle erfaringer når de har klargjort deres båd. Jeg kunne bla godt tænke mig at vide noget om træsorter og deres egenskaber, hvor det købes henne, samt forslag til evt alternativer, og det skulle da være mærkeligt hvis ikke der var en i foreningen der kendte noget til dette. Det er min fornemmelse at det er de samme mennesker der skriver indlæggene hvilket er en meget lille procentdel af det samlede medlemstal, og hvorfor så det? Jeg tror at størstedelen af medlemmerne kun er medlem rent proforma, fordi man har en træbåd, og nøjes med det årlige sommertræf, hvis det passer med afstand og vejr. Modsat har jeg også mødt medlemmer som ikke gad bruge 4 dage på stævnet. Jeg personligt kan godt lide at komme til stævne, men den reelle årsag er alle de pragtfulde mennesker man er sammen med, stævnet i sig selv siger mig ikke så meget og for børn er det slet ikke noget. Jeg mener stævnet er alt for

højtideligt og ikke er fulgt med udviklingen. Jeg vil foreslå at bestyrelsen endnu engang opfordrer folk til at indsende forslag til alternative måder at afvikle det årlige sommertraf på evt. i konkurrenceform hvor medlemmerne også er jury, så må vi se hvor aktive medlemmerne er. Gennem vores egen sejlkлуб har jeg set at et brud med traditionerne kan gøres med succes. Om der er brudt med traditionerne eller ej ved jeg ikke men personligt er det stævne som John Walsted har beskrevet i det seneste nummer lige min kop the, desuden har Michael i blad nr 58 luftet nogle interessante ideer. En ting jeg gerne så afskaffet er vurderingen af bådene hvilket jeg har en kraftig fornemmelse af at de fleste

forbinder med snobberi. Godt nok har jeg som tidligere nævnt indsendt forslag til ændret procedure men det skyldes at jeg tidligere har kritiseret det og når jeg nu har det er jeg også forpligtet til at komme med ændringsforslag som jeg kan stå inde for når det er der. Når jeg nu er inde på det stævne John Walsted var medarrangør af vil jeg med det samme udsende en advarsel til John Walsted og bestyrelsen for DFÆL. I bør nok være meget opmærksom på at det ene stævne ikke nedlægger det andet for jeg har svært ved at tro der er plads til 2 så store stævner lige efter hinanden og man skal være dygtig hvis man skal undgå denne situation.

Allan Schmeltz

Ny forretningsfører

Hermed lidt data om Jeres nye forretningsfører.

Min start i sejlsportens vidunderlige verden startede i 1957 hvor jeg blev meldt ind i kvindelig Sejlklub. Den gang var det den eneste sejlklub, hvor piger kunne lære at sejle. Klubben blev stiftet 14. juli 1942 af 8 piger, som vist nok kaldte klubben Dansk Søpige-klub. Her tog jeg så min førerprøve og deltog aktivt i klubbens arbejde gennem mange år, som lærer på skolen i 20 år, samt havde adskillige bestyrelsesposter. Efter 25 år som ivrig skribent og klubrevser blev jeg sat på pension og udnævnt som æresmedlem. Sammen med min mand Torben, har hele mit liv været tilknyttet det våde element, træbåde som 7-mtr. R båd MIMI og FD 21 GØSSER har været i vores eje. Nu er det gået lidt

tilbage idet vi sejler IE.

På baggrund af min erfaring med klubregnskab i KAS i 6 år og nu på 3. år ansat i Svanemøllehavnen, samt enkelte træsplinter i behold, er jeg sikker på at der er grundlag for et godt samarbejde i DFÆL.



Fotokonkurrence

Der var desværre ikke så mange der sendte fotos ind til bladet i vores lille konkurrence. Det kan da ikke være præmiernes størrelse der er grunden. For 1000 kr. kan man da få en del til klargøringen af båden: lidt nyt tovværk, en selvoppustelig redningsvest eller andet godt. Se nu at få set i

gemmerne og send os et godt billede. Hvis man ikke kan undvære billedet, sender vi det da gerne tilbage. Det skal da ikke være det der er grunden til at man ikke sender et billede. Vi synes at der skal være mindst 10 billeder før vi kan kalde det en konkurrence.



Swell II til salg 152.000,-

En klassisk Knud Reimers platgatter fra 1954

L 7,65m. B 2,4m. D 1,4m. Gennemgribende renoveret. Nye rustfrie kolbolte. Ståhøjde. 4 køjer, pantry med 2 blus. Nyt udstyr fra 97 omfatter bl.a. Storsejl og Hood rullesystem. 16 HK. ferskvandskolet Sole 'dieselmotor. Sprayhood, sidelæsejl, bompressenning/solsejl. Manuelt ankerspil.

Ekstra udstyr til langfart 48.000,-

Aries vindror, Aerogen 4 vindgenerator, RORC 4 pers. redningsflåde, GPS, VHS. Sekstant, kort og pilots, Nautical Almanak.

Henvendelse

Arne Clausen, tlf. 9863 8573



Kalenderen

Kommende aktiviteter i søkort 112:

Udflugt til Lystfartøjsmuseet i Hobro

og måske Hobro Værft,
Vi mødes ved museet Lørdag 1.
April kl 13.00.
Transport koordineres af undertegnede, så i bedes meddele inden d
27.03.00 om i har ledige pladser i bilen, eller i skal have køreledighed.

Rummelpotcup Lørdag 02.09.00.

Generalforsamling lørdag den 11. Marts 2000 i KAS's lokaler i København.

Selve mødet starter kl. 13. Der frokost kl. 12. Man skal selv melde sig til hos hovmesteren på tlf. 3918 1819. Se i øvrigt andet steds i bladet.

"Øhavet"

Den 16. marts år 2000

holdes der vinterarrangement i lokalitativet "Øhavet". Det foregår i Svendborg sejlkubs lokaler Færgevej 19 (ved den runde lystbådehavn) og starter kl. 19.30. Helge "Spray"s bror Jens viser lysbilleder og fortæller om en sejlads fra Canarieøerne og Cap Verde over Atlanten til Sal-

Slibe-, skrabe-, lakerekursus

Den 1. April år 2000 fra kl. 10-16 på Valdemars slot afholdes endnu et slibe-, skrabe-, lakerekursus. Det vil blive udvidet med en afdeling om hvordan man sliber stemmejern og høvljern og desuden sætter en siklinge op. Tilmelding skal foregå til redaktøren på telefon: 62681894 og senest 19. Marts.

DFÆL-stævne i Nyborg

Torsdag den 6. juli til søndag den 9. juli.

Øresundskrydseren "Diana" sælges

Spidsgattet. Tegnet af Robert Jensen. Bygget 1948. Lgd. 9,25 m. Brd. 2,20 m. depl. 3,15 t. Motor 5 hk. Albin fra 1954. 32 kvm. Sejl. En del papirer haves. Båden er sund og velholdt. Sælges for dødsboet efter

Hans Juhl Nielsen af advokatfirmaet
Troels Maglegård tlf. 65321224.

Pris: 50.000 kr.



Kjøbenhavns Træsejlere

Nyt lokalinitiativ i Københavnsområdet!

En række DFÆL-medlemmer har den 14. januar dannet et lokalinitiativ i Hovedstaden, der naturligt nok har fået navnet "Kjøbenhavnske Træsejlere". Her fortæller to af initiativtagerne, spidsgatterejerne Thorbjørn J. Andersen (A 45 "Ursa") og Henrik Effersøe

(S 38 D 1 "Bel Ami") mere om hvad der foregår af aktiviteter i den østligste del af DFÆL.

Torsdagskapsejladser

I 1997 tog vi de hensygnende torsdagskapsejladser for træbåde i Svanemøllen op igen. Selv om vi har rigtig mange træbåde i Svanemøllehavnen, blev det en svær start, hvor vi flere gange var ved at give op, men stædighed belønnes som bekendt. I 1999 har vi så set en pæn stigning i deltagerantallet (i september var vi 10-12 træbåde hver torsdag) og vi havde det ret sjovt. Sejladserne, der fortsætter med fuld styrke i 2000, afvikles fra medio maj til udgangen af juni samt hele august og september. Der sejles på en bane Middelgrunden Rundt med start foran Svanemøllehavnen. Vi arbejder i øjeblikket på at udsætte en vandrepæmie for den samlede vinder efter NNL af alle sæsonens ca 10-12 sejladser. Detaljer om kapsejladserne kan ses på havnens opslagstavler. På Internet-hjemmesiden: geocities.com/Yosemite/Geyser/6982/

kan du læse om, hvordan du deltager i sejladserne og få resultatlisten efter hver sejlad. Hjemmesiden indeholder også noget om NNL-måleregel, spidsgatteroversigter, historie, fotos osv. Alle træbåde er velkomne som deltagere om torsdagen, uanset hvor de kommer fra og uanset DFÆL-medlemskab eller ej. Kontakt os evt. hvis du sejler forbi en torsdag og gerne vil prøve at være med. Vi sejler (endnu) i to grupper: dem med NNL-målebrev og dem uden.

Hveen Rundt for træbåde

Det er ikke mange træbåde, der sejler med på "Sjælland Rundt-kapsejladsen" efterhånden. Derfor har vi siden 1997 arrangeret vores egen "Hveen Rundt for Træbåde". Arrangementet er typisk det, at vi en lørdag morgen sejler samlet eller ræs fra et sted nord for Svanemøllen til en havn på Hveen, hvor vi har forskellige arrangementer af hyggelig karakter. Om aftenen er der musik og/eller sang. Næste dag sejler vi videre rundt om Hveen og hjem til Svanemøllen. Valg af Hveen-havn skifter hvert år med uret. I 1999 var det Nordborg, så det bliver Bækvingen her i 2000. Tidspunktet er endnu ikke fastlagt, men det bliver omkring 1. september. Nærmere i et senere nummer af bladet, på opslagstavlerne i Svanemøllehavnen samt på hjemmesiden nævnt ovenfor.



NNL

Som det tidligere er fremgået af artikler i dette blad har "Det selvbestaltede DFÆL-Kapsejladsudvalg" (det er osse os) arbejdet et stykke tid for en retfærdig træbåds-målerregel uden for mange dikkedarer. Det er lykkedes helt godt, synes vi selv og bestyrelsen har vistnok nu accepteret, at vi er selveste DFÆL's Kapsejladsudvalg. Vi har allerede tidligere beskrevet målerreglens indhold i bladet, så det skal ikke gentages hér. Vi kan nævne, at et stigende antal bådejere fra hele landet henvender sig for at få et NNL-målebrev, som vi udsteder formedelst 50 kr. I torsdagskapsejladserne har vi med tilfredshed konstateret, at den "nye" målerregel virker rigtig godt, så nu er det igen sjovt at kæmpe derude! Læs om målerreglen og hvordan du får et målebrev i blad nr. 59.

År 2000-kapsejladsen

Salt- og Peberholm Rundt for skån-

ske og sjællandske træbådssejlere.

Da vi senere på året bliver brofaste med vores naboer mod øst, forsøger vi at fejre begivenheden med en kapsejlad i nærheden af broen i tiden omkring indvielsen den 1. juli. Vi kan i næste nummer forhåbentlig fortælle om kapsejladsen (og festen) bliver til noget og i så fald give jer flere oplysninger.

Stumpe-byttemarked

Alle træbådsejere har gode brugbare dele liggende. Det kan være alt fra bronceklyds over kompasser og petroleumslamper til bomuldssejl, asketræsejlsplinde og træblokke. Vi synes, at der én gang om året skal være en chance til at få luftet ud i magasinerne og måske få byttet eller solgt de rare ting til nogen, der hellere vil sætte det på båden end have det liggende i kælderen eller på loftet. Vi ved, at veteranbilerne ser frem til deres stumpemarked som små børn til juleaften, så det bliver

forhåbentlig også en succes her hos os.

Det første stumpemarked holdes i K.A.S. klubhus samtidig med D.F.Æ.L.'s generalforsamling lørdag den 11. marts 2000. Vi har fået lov at låne skolestue Syd til løjerne. Vi begynder klokken 10, så vi kan handle lidt inden frokost. Der kan købes øl og vand til rimelige priser. Alle DFÆL-medlemmer er hjertelig velkomne til at deltage.

Foredrag

Som en rigtig lokalafdeling må vi også have nogle vinteraktiviteter. Vi lægger ud onsdag den 22. marts 2000 med et spændende lysbilledforedrag i Københavns Amatør-Sejlsklubs lokaler. Vores medlem Finn Wiberg-Jørgensen, der vistnok hvert eneste år sejler langtur med sin char-

merende 75-årige spidsgatter "Tar", har lovet at komme og fortælle og vise billeder fra den begivenhedsrige og naturskønne tur gennem Limfjorden til Bergen i 1987. Lidt snak om de senere ture tror vi også at vi får. Alle DFÆL-medlemmer -uanset hvor de bor- er hjertelig velkomne denne aften kl.19.30. Deltagelse er gratis. Adressen er Strandvænget 43 på Østerbro. Det er muligt at spise i klubrestauranten "Hvalfisken" inden foredraget. K.A.S.' medlemmer er også inviteret til foredraget, så kom i god tid.

På side 2 i dette blad (og i de kommende blade) står der, hvordan du kan kontakte os københavnere.

Du må også gerne melde dig til at være med til at arrangere nogen af vores aktiviteter.

Thorbjørn og Henrik

Juno til salg

Spejlgattet 29 fods havkrydser, tegnet af arkitekt Pontoppidan og bygget i Nyborg 1961. 5,4 brutto ton. Blank maghogni på eg, teakdæk. Oregonpinerig, 10 hk. Bukh diesel, total renoveret 1996. 4 gode køjer. Smuk og sødygtig båd i velholdt stand. Beliggende i Troense.

Torben Thyregod
tlf: 62 22 60 21





Apteringsarbejde • skibtømrerarbejde • snedkerarbejde
 Forsikringsskader • brandsikring • totalrenovering
 Dykkerarbejde ved faglært bådebygger

Forbukkede svøb klar til montering.
 Mastebånd og blokke, ristværk i teak og ask.
 Fra eget savværk tilbydes langtidslagret dansk egetræ.
 Samt ask, elm, lærk, kirsebær, mahogni, teak.

Finsk tjære, black varnis, marinebeg, garntjære
 og blymønje

Sundshøj Bådebyggeri v/ Arne Wahl
 Hovedvejen 66-68, Lunde, 5771 Stenstrup
 Tlf: 6226 3030 Fax: 6226 3040

En tur til Ærøskøbing med Hov-Hov

Båden der optræder i denne beretning er "Hov- Hov" en Knud Olsen konstruktion på 30 fod, søsat i Odense først i tresserne.

Hun er en smuk og særdeles velsjælede sloop, nå men det var beretningen vi kom fra.

Maritimt Center Danmark Sydfyn & øhavet er et maritimt samarbejde mellem seks kystbyer i det Sydfynske øhav der alle har det tilfælles, at man hver især forbinder dem med en spændende maritim historie. I efterårsferien skulle et stort arrangement løbe af stabelen i Ærøskøbing. Og hvad var så mere naturligt end, at jeg forlod min pind i Faaborg og tog overfor at give en hånd med! Da man arbejder med meget skrabede budgetter, lå det fra starten af i luften, at man, ud over at stille sin arbejdskraft gratis til rådighed, også selv sørgede for indkvartering og kost. Det koster penge og det var det, der gav mig ideen til at bruge min båd "Hov-Hov".

I dagene op til afrejsedagen var det endnu ikke gået op for solen, at det var blevet efterår, for den skinnede ganske ugenert fra en næsten skyfri himmel og det var meget tydeligt, at den da i hvert fald ikke havde til sinds at skæve til kalenderen. Der sås kun et par meget hvide totter hist og her højt oppe på en meget smuk blå baggrund. Vinden kom frisk og stabil fra vest og der var intet der tydede på forandringer. det tegnede godt for turen.

Humøret steg yderligere et par grader da Finn, min gode ven, hørte om mine rejseplaner og straks rev en arbejdsdag ud af kalenderen for at gøre turen med derover. Han er

herlig at sejle sammen med, dels fordi han er min ven, men også fordi han har højt udviklet humoristisk sans og hans indsats i kabyssen er til fem stjerner.

På afrejsedagen lagde vi ud i let overskyet vejr og jævn til frisk vestlig vind. Selv om jeg var velforberedt var der, som altid, alligevel en masse småting der skulle klares i sidste øjeblik, hvilket desværre medførte, at jeg ikke nåede at banke på barometeret, - det skulle jeg nok ikke have forsømt. Vel ude af Sønderfjorden og godt ude i Lillebælt sprang vinden pludselig over i det sydvestlige hjørne, det så samtidig ud som om skyerne var indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling, og at de havde noget alvorligt på programmet, for der blev hele tiden ved at komme nye til. Selv om søen ude i bæltet var blevet lidt grov og vinden tog yderligere til, var vi næsten flyvende. , huii hvor det gik. Men alt godt får en ende, og for vort vedkommende varede det gode i denne omgang ikke ret meget længere end højest et kvarters tid, så var den gal igen. Nyt vindspring, denne gang stik syd. Det var godt nok temmelig uheldigt, for det var netop i den retning vi agtede os. Samtidig med at vinden sprang tog den igen til i styrke, og fik skyerne til at fare forvirrede over himlen og lukke af for det sidste blå der havde været at se imellem dem. Det lignede mere og mere optræk til en af de generalforsamlinger, som ender med fælles kaffebord og slagsmål, for vi måtte igen reducere sejlføringen. Det var med en hvis beklagelse vi konstaterede

rede, at vi nu heller ikke længere kunne holde Søby op. Vi accepterede dog hurtigt de nye betingelser, selvom det var ensbetydende med hårdt kryds resten af vejen. Med sin tilpassede sejlføring klarede "Hov- Hov" det ganske som forventet godt, men det var jo heller ikke første gang hun prøvede kræfter med øhavets lunefulde vejr. Sejlføringen var blevet reduceret af flere om gange, så vi efterhånden stampe- de af sted med ikke ret meget mere oppe end hvad en jomfru behøver for at kunne dække det mest væsentlige. Som om det ikke var nok så begyndte det også at regne. Ikke sådan at det bare gav sig til at regne - nej det sjaskede ned. Det var toppen, nu syntes jeg godt nok det sjove var ved at gå af når man ikke engang kan holde liv i snadden længere, så kan det snart være lige meget. Men det skulle vise sig at blive meget morsommere endnu. Pludselig gik lanternerne ud. Sådan noget er altid meget underholdende, og det holdt os da også beskæftiget et stykke tid. Men på trods af mange kreative og ihærdige anstrengelser lykkedes det os ikke, at få lokaliseret fejlen og dermed få den rettet. Da jeg har det bedste nattesyn blev det Finn som fik tjansen med at sidde nede om læ ved lampen og beregne tider og krydskurser, som han så råbte op til mig. Samarbejdet virkede perfekt, det foregik helt efter bogen. Begge fandt vi vel en eller anden form for intellektuel tilfredsstillelse ved at

arbejde sammen og få tingene til at fungerer under så bøvlede forhold. Det manglende navigationslys bekymrede mig ikke ret meget, og jeg havde vel på et tidspunkt helt glemt, at vi høvlede fuldstændig mørklagte rundt i buldrende mørke. Først da vi lagde an til anduvning af havnen, kom jeg igen i tanke om problemet. Det var meget svært, for at sige det ærligt, fuldstændig umuligt at sigte loddefyrene inde på havnen i det virvar af baggrundslys. Vi sejlede lidt fra side til side for at orientere os. Vi havde hele tiden sejlet med både livrem og seler, men nu sprang selerne og livremmen knækkede for hvem kunne have forudset, at man i det samme vi lagde hende underdrejet ville starte træningsaftenen for Ærøskøbing boldklub, hvilket betød at man tændte lysene inde på "stadion". De umanerligt højt anbragte projektorer udsendte et meget kraftigt lys som blændede os totalt og særdeles



effektivt spolerede vores nattesyn. vi var blevet en lille smule usikre på hvor meget vind og strøm kunne have sat os, og ville derfor gerne lige have haft et par sikre pejlinger inden vi vovede os længere ind. Men med det skarpe lys lige i smasken var der sat en effektiv stopper for den mulighed, og blinde som muldvar-per var det eneste fornuftige vi kunne gøre, at få sejlene på dæk og liste det sidste stykke ind for motor. Vi nåede vist, at drive en smule inden sejlene var nede og surret og vi kunne begynde at snige os nærmere med hænderne skyggende over øjnene. Vi kunne, for at sige det mildt, ikke se en skid! Vi var begge godt klar over at vi befandt os tæt på grundtvand, uden det gav anledning til bekymring, vi havde jo selv ført bestikket, det her nummer havde vi lavet masser af gange uden problemer. Derfor kom det helt bag på os, at AERØ pludselig ikke lå der, hvor vore beregninger sagde at den gjorde, men at den tilsyneladende var rykket et par hundrede meter nærmere Fyn. - Det sagde ikke noget, der kom ingen bump eller andre grimme lyde, skibet holdt bare op med at bevæge sig. Tænk at stå på dækket af et skib som er omgivet af brusende bølger uden det samtidig bevægede sig under fødderne på en. Det viste sig bagefter, at Finn og jeg havde haft nøjagtig den samme første indskydelse, nøjagtig det samme forfængelige håb, da livets alvor gik op for os. Når det nu ikke kunne være anderledes, så havde vi ikke det ringeste imod, om det fortsatte lidt endnu på denne måde. Altså at mørket og regnen, skulle vise sig at være tæt nok til, at man indefra land ikke havde en jordisk

chance for at få øje på os og derved komme under vejr med, hvad det var vi havde gang i. Tilskuere til en så pinlig situation forholdsvis tæt på havnehullet stod, forståeligt nok, temmelig langt nede på vores ønskeliste. Vi fik fastslået afstanden til bøjen ret nøjagtig til 15 meter, da de af uransagelige grunde ikke gad, at spille fodbold mere og slukkede lyset på "stadion". Det varede lidt, men så begyndte vi at få synet tilbage, og ved at ryste de sløve batterier i lommelygten fik vi dem hidset så meget op, at vi omsider fik en pejling vi kunne bruge til noget fornuftigt. I lygtens blege lys havde bøjen den ubeskrivelige frækhed at være MEGET let at få øje på. Efter en kort vurdering af situationen hev vi alle sejlene op igen og rebede storsejlet helt ud. Det voldsomme sejlpres fik hende til, at lægge sig godt over og ved lidt ekstra hjælp fra motoren gled vi næsten med det samme ned fra grunden igen uden dramatik eller grimme lyde. Resten af turen ind i havnen gik fint, nu havde vi jo også en sikker pejlingen grøn bøje, hm. Vi skar frækt tæt forbi bøjen og for fulde sejl ind gennem havnehullet ind i en gaben-tom havn. Vi fik pakket sammen, varmeapparatet og kaffekanden kom i sving, Stemningen var igen helt i top og efterhånden som vi fik indhentet de kopper vi var kommet i underskud med bredte der sig en vederkvægende afslappet ro over foretagendet. Desværre skulle Finn tilbage med færgen og efter at han var taget af sted gik gassen unægtelig lidt af ballonen og for ikke at komme til at gøre noget uoverlagt tornede jeg tidligt ind.

Erik Hjere-Lindby

Vurderingsproblematik

For nyligt blev jeg ringet op af Fini Rasmussen fra Nyborg, der blandt andre arrangerer sommerens De' fæle stævne. Fini ville høre om jeg havde lyst til at deltage som vurderingsmand ved uddelingen af årets stævneplaketter. De foregående år har jeg haft lignende forespørgsler og hvor nødtigt jeg end vil skuffe Fini, der altid selv er parat til at give en hjælpende hånd, så valgte jeg også denne gang at takke nej.

Nu skulle man jo ellers mene, at en faglært bådebygger med forkærlighed for gamle træbåde, nok skulle kunne få en interessant og hyggelig dag ud af at være med ved sådan et stævne. Og det var da også det, der fik mig til at takke ja, da jeg i sin tid fik budet om at deltage i Fåborg. Det havde jeg ikke prøvet før så det var i spændt forventning jeg drog afsted. Det blev også en hyggelig og interessant dag. Måske mest interessant, for det var ved denne lejlighed det gik op for mig, at De' fæles Harpunlog-ræs godt kunne trænge til et par justeringer hist og pist.

Med mild vind, og sol fra en skyfri himmel, blev det til et vældigt ryk ind den sommer. Vel omkring 85 både lå side om side ved brøerne, parat til at blive taget nærmere i øjesyn af de 8 indkaldte bådebyggere. Under ledelse af vurderingskomiteens formand, Bent Aarre, blev vi instrueret i hvorledes sagerne skulle gribes an, inden vi to og to begav os afsted. Mere end tyve både skulle hvert hold nå at bese - " så det er max. et kvarter på hver båd "

formandede formanden. Det var nu ikke så nemt at overholde....de fleste kan godt li' en go' snak om båden, også mere end et kvarter rækker til ! Men heldigvis havde vi Bent til at svinge pisken. Han havde jo prøvet det så tit og vidste at der skulle skyndes på, hvis vi skulle nå at blive færdige samme eftermiddag. Efter mere end fem timers vurdering, lykkedes det ham til sidst at få os alle gennet tilbage i havnehuset, hvor der skulle votes.

Her fremlagde hvert hold en 5 - 6 bud på kandidater til belønning for god bevaring. En log og 6 plaketter, betyder at 15 - 20 både må sorteres fra ! Det sker ved hjælp af ejernes oplysningsskemaer, bådebyggernes notater og meninger om godt vedligehold og så selvfølgelig Bent's store viden om gamle træbåde generelt. Efterhånden nås ned til et overskueligt antal både. Og her bliver det rigtigt svært, for der er stadig flere fartøjer end præmier. En ekstra runde blandt de kandiderede både er nødvendig og efter en afsluttende votering falder tingene på plads. Vinder af plaketter og log kan udpeges.

Og det blev de så under lørdag aftenes festligheder.

Festligt for nogen, måske knap så festligt for andre. Føler man sig forbigået ved uddeling af plaketter er det vel ikke så sært at man ikke skræler højt af lykke hele aftenen. Måske er der endda nogen der drister sig til at anfægte resultatet af vurderingen. Det gjorde man også i Fåborg og det kan jeg egentlig godt forstå. Inden jeg går videre vil jeg

dog skynde mig at slå fast, at vurderingsfolkene i Fåborg gjorde deres arbejde godt. Under de givne omstændigheder og udstukne retningslinier, fik de udpeget nogle gode repræsentanter for bevaringsværdige fartøjer.

Det kan måske lyde som lidt af en selvmodsigelse, men sagen er jo den at vurderingsfolkene blot arbejder ud fra nogle mundtligt overleverede og lidt løst formulerede regler og anvisninger for vurdering. Det giver jo vide muligheder og beføjelser til at vælge de fartøjer man mener fortjener præmiering. Og derfor er der sådan set ingen grund til at klandre nogen for at gøre det. Er der noget der skal klandres må det vel være de upræcist formulerede udvælgelseskriterier. Faktisk ved jeg ikke om der findes noget nedfældet overhovedet og uanset om der måtte være, så giver den nuværende procedure anledning til alt for megen kritik og misforståelser.

Til trods for jeg er ret ny i foreningen, har jeg i mange sammenhænge hørt negativ omtale af stævner på grund af vurderingsproceduren.

Helt tilbage til Kerteminde-stævnet kan jeg huske, der var diskussion om præmiering og fra Fåborg kan jeg give flere eksempler. Jeg vil nøjes med at beskrive et par af de, som står tydeligst i min erindring: Efter endt besigtigelse af en båd gjorde jeg klar til at entre den næste. Da jeg ikke kunne se nogen ombord, bankede jeg på dækket.

Da ingen reagerede bankede jeg en gang mere, men lige lidt hjalp det og jeg trådte derfor over på fordecket, for at komme videre. Men der var folk ombord. Nede i forlugens dyb sad en person og arbejdede.

Jeg troede ikke jeg var blevet hørt så jeg spurgte vedkommende om vi skulle ligge på båden. Ingen respons. Jeg gentog mit spørgsmål, men stadig uden at få svar. Se nu kunne der, nøgternt set, godt være tale om et tilfælde af tunghør. Det var nu ikke min fornemmelse, og mens jeg overvejede om jeg skulle gå videre, lod det nede fra dybet "det tror jeg nu ikke...men du kan jo spørge agterude". Allerede her burde ti-øren være faldet. Jeg følte mig ikke specielt velkommen og da jeg bevægede mig ned ad dækket havde jeg ligesom på fornemmelsen, at et uvejr var under opsejling. Lidt ligesom man når ude på vandet, er på vej ind i en tordenbyge. Død-dam-stille var det...og mørke skyer i horisonten.

Med den ene fod nede i cockpittet tror jeg nok jeg vidste hvor det bar hen, men da var det for sent. Knap havde jeg forelagt mit ærinde før svaret kom mig i møde med en styrke, der i maritime sammenhænge godt kunne minde om noget i retning af kuling, tiltagende til storm. Blæst inde i et hjørne af cockpittet med skuldrene oppe om ørerne og fuld midterskilning, kunne man ikke være i tvivl: Det var kulminationen på års indestængt utilfredshed, der her tordnede gennem luften. Efter bygen fik jeg spurgt til om det nu også var det rette forum og lufte sin utilfredshed i og uden at overfortolke, tror jeg nok vi blev enige, faktisk, om at sommermødet eller generalforsamlingen ville være et mere passende sted. Men nogen behagelig episode blev det aldrig og efter at have lettet på hatten, spekulerede jeg lidt over hvor hyggeligt det i grunden

var at være med.

En anden episode foregik ombord i en kutter, hvor ejeren længe og med begejstring fortalte om den gennemgribende restaurering han egenhændigt havde foretaget. Ved gennemgang af båden kunne vi ved selvsyn konstatere at der var præsteret et stort og virkelig pænt stykke arbejde. Det kunne være kommet i betragtning til plakette, hvis det ikke havde været for et nyt, uoriginalt og meget forstørret ruf. Nu var det jo sådan at vi var blevet bedt om at påtale den slags detaljer. Bestemt ikke nogen rar ting når man sidder over for en person der måske har satset på premiering. Men vi gjorde det og der blev meget meget stille. Skuffelsen var ikke til at tage fejl af. Alligevel blev jeg noget overrasket da bladet senere udkom og kunne læse om min fornærmende dårlige indsats som bedømmer. Det har jeg så valgt at tage til efterretning, (selvom vi aldrig talte om buksesnedkeren) men vover samtidig den påstand at det også var et udtryk for stor frustration.

Jeg forestiller mig at denne konkurrence, lige fra begyndelsen i 1979, har haft til hensigt at præge kandidater i retning af størst mulig grad af originalitet i forbindelse med restaurering. Derfor ville jeg nok ikke selv turde møde op i forventning om at vinde priser, hvis ikke jeg var sikker på at min båd var tilnærmelsesvis original i sit udseende. Men det er der så andre der gør og det kan jeg kun tolke som udtryk for folks usikkerhed og forvirring omkring udvælgelseskriterierne. Og jeg forstår godt hvis man forvirres eller frustreres når harpunloggen,

der for mig og sikkert også for andre, står som den ypperste anerkendelse for originalitet og flot vedligehold, så kan gives til en båd der netop ikke er original i udseendet. Nøjagtig som for omtalte kutter, så var også Harpunlog-vinderen forsynet med ruf, noget som den oprindeligt, end ikke var bygget med. Medmindre jeg har misforstået reglerne, vil en sådan premiering kun skabe forvirring omkring bedømmelseskriterierne. Der mangler ganske enkelt entydige regler for vurderingsproceduren !

Jeg vil gerne påpege, at ligeså stor forståelse jeg har for de ovennævnte bådejeres trængsler, ligeså lidt forståelse har jeg, for måden deres frustrationer kommer til udtryk på. Det skulle vel ikke være nødvendigt at skyde på pianisten, hvis det er moderne det er galt med ! Kritik, argumenter og forslag til ændringer gør vel bedst gavn i bladet, ved mødet under stævnet eller ved generalforsamlingen. Det har en af de ovennævnte parter siden valgt at gøre, men det kommer vi tilbage til senere.

I øjeblikket er der alt for mange løse ender der afstedkommer tvivl, diskussion og uafklarede problemstillinger i forhold vurdering en af bådene. Et eksempel er allerede beskrevet ovenfor, men et andet kunne være om det skal være mere legalt at installere motor end at sejle med uoriginale beslag på dækket ? eller om uoriginal dæksfarve skal trække mere fra i regnskabet end en u hensigtsmæssig rigning der er ændret til det bedre ? Skal man skelne mellem en værfts og en ejer restaureret båd ? Og vurderingsfolke...hvordan undgår man at der

dommes efter om man er til spids-gattere eller til kuttere ? Osv. Osv. der vil sikkert være mange sådanne eksempler og det vil nok være utopi at forestille sig en løsning, hvor alle vil være tilfredse. Ikke desto mindre er der to ting jeg tror De' fæles bestyrelse ville kunne gøre for at få flere tilfredse kunder i butikken. Den ene skulle være at uddele en præmie til den båd i havnen bedømmerne og medlemmerne synes bedst om uden skelen til kriteriet. Det er en ide Jens Poulsen i sin tid bragte med sig hjem fra Norge. Det er ikke sikkert at for omtalte kutter-ejer får forbedret sine chancer her. Visse typer af fartøjer har tendens til at tiltrække sig mange beundrere, nojagtigt som på en biludstilling hvor Jaguaren nok henter en pris i design-kategorien, mens det er en 10-personers familie Citroën der løber med prisen som årets bil.

Det andet skulle være at indføre en (eller flere) restaureringspriser som uddeles til folk der i forvejen

har tilmeldt sig denne kategori. Kriterierne for denne kategori skal være overordentlig specifikke og til det formål vil det være oplagt at benytte sig af et virkeligt godt og vel gennemtænkt forslag som Allan Schmelzt har beskrevet i blad nr. 58. Det er muligt der skal føjes lidt til eller på anden måde småjusteres og her vil jeg gerne opfordre medlemmerne til at give deres besyv med. Forslaget skulle have været afprøvet i Nibe og måske findes der erfaringer fra dette stævne, der kan gøre det endnu bedre. Under alle omstændigheder er jeg overbevist om, at forslaget kan blive et særdeles nyttigt værktøj for fremtidige vurderingsgrupper. Hvis ikke det allerede har været afprøvet, vil der forhåbentlig være mulighed for det næste gang. Jeg tror det er det der skal til for at tilføre konkurrencen nogle nye og hårdt tiltrængte impulser.

Med venlig hilsen

John Walsted

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..

Bagsiden: 1000 kr

Helside: 600 kr

Halvside: 400 kr

Småannoncer (u. billede) 1/6 side: 100 kr

(max. handelspris 1500 kr.

Lillebæltsværftets Venneforening

Det gamle træskibsværft Lillebælt-værftet, der nu har eksisteret siden december 1997, har i den forløbne tid haft gang i forskellige aktiviteter med det formål at drive og bevare et levende træskibs- og bådebyggermiljø, i den forbindelse er der dannet forskellige foreninger med tilknytning til værftet:

Lillebælt Smakkelaug, der har til formål at restaurere, nybygge, præsentere og beskrive egnstypiske joller og træskibe. Desuden er det foreningens formål at beskrive kystkulturen i vort interesseområde d.v.s. strækningen fra Assens til Båring og fra Årøsund til Trelde næs på Jyllandssiden.

Foreningen til "De To Søskendes" Bevarelse, der blev stiftet i 1996, med henblik på at overtage, restaurere og vedligeholde, samt præsentere ved sejladser, jagten "De To Søskende", bygget 1910 i Nyborg til paksejlad på Agersø i Storebælt.

Lillebæltsværftets Venneforening, der er stiftet i efteråret 1998, med det formål at skabe folkelig interesse omkring værftet, at tilrettelægge aktiviteter i og omkring værfts- og havnemiljøet på Gl. Havn. Samt skabe indtægtsgivende aktiviteter til

støtte for værftet. I 1999, der var vor første sæson, blev der afholdt adskillige arrangementer, startende med et par foredrag omhandlende maritime emner, derefter i sommerens løb nogle musikalske arrangementer, alle med stor tilslutning. I den forbindelse vil Venneforeningen gerne informere jer om sommerens kommende arrangementer: Vi lægger ud med et foredrag om sejlad på Europas floder på Vestre skole i Middelfart kl. 19.30 den 15. marts. Bekendtgørelse i Melfarposten og ved opslag rundt omkring i Middelfart. Herefter går vi over til sommerens aktiviteter, der alle afholdes på det gamle værft, der i den forbindelse bliver ryddet for både og der etableres scene og dansesgulv.

Vi fortsætter den 12. og 13. maj med Middelfart amatørteater der opfører en kabaret: "Teksten var af Epe." Inden forestillingen vil der mulighed for servering af en let anretning, der bestilles i forbindelse med indkøb af billetter. Vi slutter aftenen af med musik og dans. Billetter købes hos Middelfart turistforening tlf.64411788 ca. pris for billetter 150-200 kr.



POST

Sendes ufrankeret
Modtageren
betaler portoen



*Dansk Forening
for ældre Lystfartøjer*

c/o Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.tv.
+++ 1215 +++
2100 København Ø

Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

Indmeldelses-, registrerings -og bestillingskort

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

Kontingentperiode: 1/1 til 31/12 98
Indm. gebyr ved førstegangsindmeldelse: kr 130

Bådtype/klasse: Bådens navn: Byggeår:

Bådebyggeri / byggested:

Konstruktør:

Træsorter:

L.o.a.:

L.i.v.:

Bredde:

Dybgang:

Displacement:

Sejlbåde Rigtigtype: Sejlarreal: Mærke i sejl:

Motorbåde Motorfabrikat/type: HK/KW:

Bådens nuværende hjemsted: Sejlkлуб:

Bemærkninger:

Ejerens navn:

Medlemsnr.:

Tlf:

Postadresse:

Postnr:

By:

Medejere:

Findes der:

☐ Konstruktionstegninger

☐ Fotos

☐ Historisk materiale

☐ Bilbrev/tilsynsbog

☐ Andet

*Medsend gerne original eller
kopitil registrering i DFÆLs
arkiv.*

Date:

Underskrift:



*Ta' i Bella Center
før du vælger!*

BoatShow²⁰⁰⁰

2 WEEKENDER I BELLA CENTER

Fredag 3. - søndag 5. + torsdag 9. - søndag 12. marts

Hverdage	kl. 13 - 20	Voksne	60
Lørdage/søndage	kl. 10 - 18	Børn (4-15 år)	30
		Familierabat (2 voksne + 2 børn)	155



Bella Center



DANBOAT

Center Boulevard, DK-2300 København S • www.boatshow2000.dk

02579 ODC

249

000

Ove Juhl

Præstøvej 19

4771 Kalvehave

4760 o 31/19 1

Rigtige Dieselmotorer til rigtige både

Så tag fat i os i Faaborg

**YANMAR****VOLVO
PENTA**

***Autoriseret forhandler,
service- og reservedelscenter.***

***Vi har ofte gode brugte motorer og
reservedele fra ophuggede motorer
på lager.***

**BÅD&
MOTOR**

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