

*Dansk Forening
for ældre Lystfartøjer*

**Bladet udgives af
Dabsk Forening for
Ældre lystfartøjer
C/o Birte Mølbech
Holstrebrogade 4 3.tv.
2100 København Ø**

*Telefonisk henvendelse skal ske til
Bestyrelsesmedlemmerne og til Birte
Mølbech kan om økonomiske
forhold.
Bladet udkommer 4 gange om året.*

Redaktion og layout: Michael
Christensen

Tryk: Deslers Bogtryk

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

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

Jørgen Jørgensen
Smedekærvej 38, 2770 Kastrup
Tlf. 3251 4432

Ole Heilmann,
Vesterløkken 23, 2700 Brønshøj
3860 2457

Ove Juhl,
Præstøvej 19, 4771 Kalvehave
Tlf. 53788631

John Knudsen,
Maden 14, 8210 Århus V.
Tlf. 8615 0246

4

Lokale initiativer:
"Kort 112"
Århus bugt-området
John Knudsen
Maden 14, 8210 Århus V.
Tlf. 8616 0426

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

"Ø-havet", Sydfyn
Mads Lillholdt,
Trunderupvej 48 5683 Haarby.
Tlf. 6473 1516

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

"Københavnske træsejlere"
Jørgen Jensen
Hesseløgade 22 1tv
2100 Kbh Ø
Hjemmeside:
www.boatbuilder.dk
Tlf. 4043 4741
E-mail: boatbuilderjensen@get2net.dk

Vurederingsfolk:
Hans Emil Petersen, Svendborg
Tlf. 6221 3373

Visti Kruse, Ringkøbing
Tlf. 9732 1801

Knud Johansen, Frøderikshavn
Tlf. 9842 2572

Arne Borghegn, Græsted
Tlf. 4839 0821

Johannes Hebel, Årøsund
Tlf. 7458 4314

Indhold

<i>Ambition</i>	<i>Side 9</i>
<i>Sommerstævne</i>	<i>Side 12</i>
<i>Debat om medlemsskab</i>	<i>Side 14</i>
<i>CYRD i Svendborg</i>	<i>Side 17</i>
<i>Grill ombord</i>	<i>Side 20</i>
<i>Pæleorm</i>	<i>Side 22</i>

Annoncepriser

Annoncetekst og materiale sendes til adressen i kolofonen, betalingen foregår ved giroopkrævning, som udsendes når bladet er udkommet. Hvis du ønsker annoncen indsat på dfæl's hjemmeside anføres det i teksten.

Bagsiden: 1000 kr.

Helside: 600 kr.

Halvside: 400 kr.

En trediedel side u. billede: 200 kr.

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

(max. Handelspris 2500 kr.)

"Fri" sælges



"Fri" er bygget på Føje i 1947 af Christian Nielsen, en kendt bådebygger i træskibsbranchen. Han byggede den til sig selv, dens halvmodel og originale tegninger og foto er på Kronborg søfarts museum, hvor Christian på sine gamle dage var ansat som konservator.

"Fri" er 9,75 meter lang, 3,40 meter bred og vejer ca. 5 tons. Den er bygget efter drivkvasse princippet (kølen ligger ned). Derfor stikker den kun 0,8 meter. Der er en stor forkahyt, 2 brede køjer og mange skabe. Der kan nemt sidde 6 personer. Stort cockpit og en lille agterkahyt med wc og to køjer, motor BMC 40 hk. hastighed ca. 7 knob.

Pris for "Fri": 59.000 kr.

Mogens Lorentzen

49704970 - mobil 40325211



*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 / medlemskab kr. 300 pr. år
- ☐ Indm. / pass. Medlemskab kr. 200 pr. år
- ☐ Omregistrering af båd
- ☐ Adresseændring
- ☐ 1 stk. mågestander kr. 80
- ☐ 1 stk. syns- og notatbog kr. 85

Til DFÆLs notater

Medlemsnr.

Gruppe

Betaling

Kontingentsperiode 1/1-31/12
Indm. gebyr første gang: kr. 130

Bådtype/ klasse: Bådens navn: Byggeår:

Bådebyggeri/ byggested:

Konstruktør: Træsorter:

L.o.a.: L.i.v.: Brd.: Dybg.: Depl.:

Sejlbåde Rigtigtype: Sejlareal: Mærke i sejl:

Motorbåde motorfabrikat / type: HK/KW:

Bådens nuværende hjemsted: Sejlklub:

Bemærkninger:

Ejerens navn: Medlemsnr.: Tlf.:

Postadresse: Postnr.: By:

Medejere:

Findes der: ☐ Konstruktionstegninger ☐ Fotos

☐ Historisk materiale ☐ Bilbrev / tilsynsbog ☐ Andet

*Medsend gerne original eller
kopi til registrering i DFÆLs
arkiv*

dato underskrift

Aarøsund Bådebyggeri



Har De planlagt en ombygning eller fornyelse på Deres båd
inden næste forår ?

Hvorfor vente til i sidste øjeblik?

Vi kan tilbyde:

Total og del renovering, aptering og oprigning
Fremstilling af halvfabrikata til selvbyggeren

Ring og få en uforpligtende snak

Aarøsund Bådebyggeri v/ bådebygger Johs. Heebøll

Aarøsund Havn 24, Aarøsund, 6100 Haderslev,

Tlf. 74 58 43 14 fax 74 58 41 33

Mobil 21434214, E-mail: heeboell@baad.dk

Agnete S30 (D15) sælges

Agnete er en MSJ Hansenspidsgatter fra 1935. (Se omslaget på "Bogen om spidsgatteren". Den fik harpunløggen i 1982. Ny Yanmar IGM10.

Meget tilbehør: originalt kompas lanterner, VHF, rul-lefok, dobbeltanker, kabys, fast vandsæk og havnekabel. Ligger i Göteborg.

Sælges för SEK 100.000:-

Kontakta Lasse Lindkvist

Tel: +4631 711 82 52

Lasse.Lindkvist@hff.gu.se

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. Igennem ét år fulgte redaktionen 10 lak- og imprægneringssystems 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 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

Bagergade 2-4, 5700 Svendborg

7 meter S Ambition

Lidt forhistorie:

Da den internationale måleregul, R-reglen, udløb i 1917, rasede 1. verdenskrig i det meste af Europa, og det var derfor ikke umiddelbart muligt at få vedtaget en ny international regel. I Skandinavien var der dog stadig mulig-

og Jensen A/S i 1918. Da S-reglen blev ændret allerede i 1919, efter krigen, og vedtaget som den nye internationale R-regel er S-bådene i dag et sjældent syn (hvilket vi som ejere selvfølgelig kun synes er med til at gøre Ambition endnu mere speciel).



Ambition med den gamle rig

hed for at dyrke sejlsport og det lykkedes at enes om den skandinaviske S-regel. Ambition blev tegnet til denne regel af den navnkundige norske konstruktør Johan Anker på bestilling af en norsk skibsræder og bygget på værftet Anker

På grund af sine præstationer i Norge blev Ambition allerede i 1918 udpeget til at repræsentere Norge i kampen om Øresundspokalen, som hun vandt over den danske og svenske båd. Samme år deltog hun i Øresundsgugen ved København, hvor hun vandt flere sejladser.

Efter Øresundsgugen blev Ambition solgt til en dansk grosserer, og kom på den måde under dansk flag allerede samme år som hun var bygget. I 1919 lånte Kong Christian X Ambition til en 3 dages 7-meter match, og hun har således oplevet at sejre med selveste majestæten

ved roret. I 1920 forærede den daværende ejer Ambition til den danske marine, under hvis flag hun sejlede helt frem til 1956.



Ambition med den nye rig: kortere bom og større forsejl

Ambition er 12,41 meter lang og 2,20 meter bred med en dybgang på 1,60 meter. Hun er bygget af mahogni på eg og har et deplacement på ca. 5,2 tons. Sejlarealet var oprindeligt på 73 kvadratmeter. Som mange andre meterbåde har Ambition fået forkortet bommen og fået en højere mast, så storsejlet i dag er 45 kvadratmeter. Genuaen er på ca. 26 kvadratmeter og krydsfokken på ca. 20. Hækken blev på et tidspunkt forkortet med ca. 60 cm. for at give et bedre måltal, men blev ført til-

bage til sin oprindelige længde i 1992 med det oprindelige spejl som stadig eksisterede. Først i 1950'erne fik Ambition et ruf. Der er stadig ikke så meget plads om læ, men båden kan sagtens bruges til tursejlads, hvilket hun også bliver brugt flittigt til. Sit nuværende udseende med teaktræs-dæk og mahogni-cockpit, -skandæk og -fisk fik Ambition sidst i 1970'erne da hun var i bådbygger William Jensens eje. Ambition er gennem alle årene blevet vedligeholdt godt af sine ejere og hun har således aldrig oplevet at stå en sommer på land.

Ambition kommer til Horsens:

Johan Anker er kendt for at have tegnet nogle meget smukke både, og det må (uden at rødmø alt for meget) også siges at gælde Ambition. Vi faldt i hvert fald pladask for hendes smukke linier med det slanke udseende og de lange overhang for og agter, da vi så Ambition til salg i foråret 1999. Leif har sejlet det meste af sit liv, og siden han for længe siden så en artikel om meterbåde i et bådblad, havde en meterbåd stået meget højt på

ønskesedlen. Jeg (Thomas) har ikke sejlet nær så længe, men da Ambition pludselig lå der, var jeg ikke så svær at overtale, og det varede ikke længe før Ambitions nye hjemhavn hed Horsens. Ingen af os havde dengang erfaringer med at passe en træbåd, men vi var enige om at med en smule snilde og nogle gode råd fra mere erfarne folk skulle det nok gå alt sammen - når bare lysten og entusiasmen var til stede i rigelige mængder. Hvor svært kan det være?? Hvis Flemming Leth kan så kan vi vel også - og linolien bliver da også brugt. Det har da også vist sig at vi nyder at gå og arbejde på Ambition om vinteren mens vi snakker om oplevelserne på vandet og nyder en stille pauseøl ind imellem... De større projekter kræver til tider stadig professionel assistance, men vi lærer hele tiden nye ting. Om sommeren sejler vi selvfølgelig så tit vi kan, og Ambition er en flittig gæst på Horsens Fjord. På grund af den gode beliggenhed midt i Østjylland er der også masser af muligheder for en weekendtur udenfor fjorden, hvilket vi ofte benytter os af. Desuden tager vi hvert år på et længere togt i sommerferien, hvor vi besøger nye hjørner af de skønne danske farvande. Hver uge i forårs- og efterårssæsonen tester vi Ambition mod et felt af kemikaliekuttere i vores klubs onsdagssej-

ladser, og vi synes selv at hun klarer sig ganske flot. For eksempel vandt vi den samlede sejr i efterårssæsonen 2000. Forårssæsonen 2001 fulgte ikke helt så godt op på det gode resultat - men vi venter med at vise hvad vi kan til efteråret....

Vi indrømmer gerne at det er en del af glæden ved at sejle en klassiker, at der i næsten hver en havn man anløber, kommer folk hen og beundrer båden, spørger til hendes historie og roser hendes linier. På den måde møder man en masse spændende og hyggelige mennesker, og det sker da heller ikke sjældent at man møder én som kender Ambition fra tidligere og som kan fortælle en lille historie om hende, eller at der er gæster ombord til et glas rødvin, øl eller en god whiskey (som altså smager bedst i en træbåd). Bedst er det selvfølgelig når vi har mulighed for at mødes med andre klassiske træbåde og udveksle erfaringer og historier med deres ejere. Derfor deltog vi i DFÆL's sommertræf både i 2000 og 2001 og regner bestemt med at være med igen til næste år i Middelfart. Vi synes at det er et rart træf at deltage i fordi der er god tid til at slappe af og bare nyde bådene. Blot kunne man ønske at et lidt større antal både ville finde vej til stævnerne. Senest har vi deltaget vi i Classic Yacht Regatta i Svendborg, hvor vi for alvor blev testet i kapsejlad-

mod andre gamle racere. Det blev godt nok ikke just til nogen sejr, men det var et fantastisk syn at ligge på Lunkebugten midt i det store felt af dejlige både med klassiske linier.

Til sidst lidt reklame: Vi har lavet en hjemmeside for Ambition som kan besøges på adressen <http://home1.stofanet.dk/tbr>. Siden in-

deholder bl.a. flere oplysninger om Ambition, vore oplevelser med hende og naturligvis en masse billeder.

Med sejerlig hilsen

Leif Jensen
Thomas Rasmussen

Sommerstævne

Sommerstævnet blev holdt i Præstø.

Der er nu noget særligt ved Præstø! Hver gang DFÆL skal til Præstø, blæser det. Heldigvis kunne vejret denne gang ikke sammenlignes med vejret i 1990, da vi sidst var i Præstø. Da regnede det hele weekenden, og kapsejladsen måtte aflyses på grund

af lavvandet. Denne gang kom vi ud at sejle kapsejlad i højt solskin og let vind. Til stævnet var der tilmeldt 35 deltagere, hvoraf 9 ikke nåede frem, så med de både, der kom forbi, blev vi 31 både.

Torsdag:

Torsdag blæste det en hel del, så torsdag eftermiddag så havnen noget tom ud. Ca. 8 både var ankommet i løbet af onsdagen, og vejrudsigten for de kommende dage så ikke for god ud. Der lå 11 både i Kalvehave og en del både i Dragør, og ventede på godt vejr. I Kalvehave var der onsdag aften blevet holdt en lille grillfest ved Sejlklubbens Ulysunds klubhus, så her føltes det næsten, som om stævnet var startet. Sidst på eftermiddagen aftog vinden lidt, så i løbet af aftenen ankom bådene fra



Kalvehave. Det var et flot skue, da bådene ankom til kanonskud og trompetspil. I Præstø er de denne sommer begyndt at spille solen ned hver aften kl. 2100. Torsdag aften var der modtagelse på rådhuset ved Præstø borgmester, som fortalte interessante ting om byen, derefter var der hygge og harmonikamusik i pakhuset.

Fredag:

I løbet af fredagen var der som sædvanlig vurdering af bådene, i år af bådebyggerne: Jens Olav Hansen, Vordingborg Bådeværft, Mogens Poulsen, Præstø Bådebyggeri, Ole Michaelsen, Stensby og Jørgen Jensen, København.

I år var der som noget nyt også måling af bådene til NNL, ca. 14 både blev målt. Det blæste stadig en del med byger, men til trods for vejret kom der en del både til i løbet af dagen. Der var også rundvisning i byen ved den lokale guide, Helga. Sidst på dagen holdt vi årsmøde (se referatet i bladet). Efter årsmødet fortalte Jess Kroman fra Skibsbevaringsfonden lidt om fondens arbejde.

Lørdag

Lørdag vågnede vi op til strålende solskin og let vind, og vi fik en god kapsejlad hele Præstø Fjord rundt. Næsten alle både sejlede efter NNL, se resultatet andet steds. Der var en del både, der blev grundejere på vej ind til Præstø efter kapsejladsen.

Festen blev holdt i Præstø Sejlklubs gamle pakhus. Efter spisningen havde vi besøg af den skotske trio, Mc.fæles (Henrik, Jørgen og Ole) medbringende sækkepipe, så nu ved vi, hvad skotterne har under kiltten. Mændene fik også én





på puklen af et indslag af 2 piger fra Præstø Sejlklub. Harpunlogvinderen blev Swell-båden "Swell" fra Præstø, ejet af Johnny Nielsen. (billedet ovenfor)

Søndag

Søndag formiddag var der præmieuddeling fra kapsejladsen. Kl. 1200 var der standernedhaling for i år, og vi kunne se tilbage på et hyggeligt stævne i Præstø, hvor vi blev 31 deltagere i alt. Tak til Poul Fromberg og alle de mange hjælpere fra Præstø Sejlklub.

Vedr. NNL Målebrev:

2 dage før stævnet i Præstø modtog vi en kopi af de nye målebrev til NNL fra Københavnske Træsejlere. Den nye udformning var ikke meget lig de første målebrev, vi har modtaget, så vi blev enige om ikke at bruge det nye målebrev. Derfor vil der først blive udstedt målebrev, når et nyt målebrev er udformet. Alle både, der blev målt i Præstø, vil så få tilsendt et målebrev.

Medlemsskab

Grundlag for medlemskab af DFÆL

Ved generalforsamlingen i Odense i marts 2001 fremkom formanden, Knud Isager, sidst på mødet med spørgsmålet om, hvordan foreningen bør forholde sig overfor en bådejer, der har forespurgt

om muligheden for optagelse som medlem som ejer af en (vistnok tidligt bygget) LA-krydser, der som nok bekendt ikke er en traditionelt bygget træbåd. Bestyrelsen havde ikke fundet det rigtigt at træffe en beslutning på egen hånd, men ville gerne lægge det ud som

principsaf til nærmere drøftelse blandt medlemmerne – f. eks. ved sommermødet. Det følgende er så mit personlige indlæg i den anledning. Allerede ved generalforsamlingen tilkendegav jeg for så vidt mit synspunkt ved det ledende spørgsmål: er der blandt medlemmerne ejere af både med alurig? (og fik det bekræftet). LA-krydseren blev jo som nævnt ikke bygget efter traditionelle metoder, men dog helt overvejende af træmaterialer (plywoodskrog med træoverbygning). Den afvigelse fra hidtidig traditionel byggemåde, som LA-krydseren repræsenterer, er vel principielt egentlig ikke markant større end alurig på - i øvrigt - "historisk korrekte" både i medlemskredsen.

Den er i øvrigt som type fremkommet for så længe siden, at den har alderen til at "kvalificere" til medlemskab. Bådbygningsteknik kan man vel se dens afvigelse fra traditionelle principper som en nyskabelse indenfor træbådbygningens historie, hvilket jeg finder kvalificerende i sig selv. Så dersom ejerens interesse er seriøs (og hvorfor skulle den ikke være det, hvis han har forespurgt), mener jeg helt bestemt, at der bør være plads til ham i medlemskredsen.

Så vidt det konkrete tilfælde. Ser man alment på det, vil det vel være naturligt at betragte DFÆL som samlingspunktet for enhver

med interesse for dansk bådbygnings-tradition – også for de ældre dele af den tid, da man begyndte at gå nye veje. Jeg kunne forestille mig, at vi er ganske mange, der kunne udelukkes fra medlemskab, hvis man ville gå strengt til værks og kun - "dogmatisk" - acceptere ejere af både bygget som man gjorde i sidste århundredes første del. Se følgende liste over mere eller mindre almindeligt forekommende afvigelser:

1. Alu-mast og/eller -bom i stedet for træ.
2. Bermuda-rig i stedet for gaffelrig m.v.
3. Dacron-sejl eller evt. mere avancerede materialer i stedet for bomuld.
4. Diagonallimede båds-krog.
5. Epoxy- og/eller polyurethanlim i stedet for traditionelle materialer
6. Glasfiberbelægning på dæk og ruftag i stedet for lærred (jf. også pkt. 8).
7. Glasfiberbelægning på båds-krog i stedet for maling eller lak (jf. også pkt. 8).
8. Lukket kahyt eller ruftag på oprindeligt åbentdæksbåde.
9. Moderne lak- og malings-typer i stedet for oliebase-rede typer.

Plywood-dæk i stedet for planker.

10. Rustfri stål til beslag o.a. i stedet for malet eller galvaniseret jern m.v.

Nr. 6 og 7 kunne vel blot betragtes som avancerede fiberforstærkede tykfilmmalinger og burde vel ikke "gøre ondt" – fraset den u-hærdede polyesters frygtelige stank! Plywood-skrog (i stedet for planker) som for den LA-krydser, der var anledning til nærværende, er jo blot et enkelt punkt mere til listen. Personligt kan jeg tegne mig for nr. 3, 6, 9, 10 og 11 (i hvert fald, hvis man skal se på, hvad der var tradition for, da bådtypen – Nordisk Folkebåd – blev konstrueret i 1941. På byggetidspunktet i 1967 for min båd var de fleste af de nævnte afvigelser blevet praksis i forbindelse med den almindelige udvikling, så dem får jeg nok tilgivelse for).

Det blev en noget længere "smøre", end jeg egentlig havde tænkt mig fra begyndelsen. Det var blot tænkt som en appel til at se lidt liberalt på medlemskriterierne – uden at ringeagte foreningens fædres gode intentioner eller det gode, traditionelle bådebyggerhåndværk. Jeg mener, vi er bedst tjent med at være rummelige m.h.t. dette. Derimod kan man jo godt ved bedømmelser til bevaringspræmiering være mere nøjeregnende m.h.t. originalitet i materialevalg, selvom flid og omhu heller ikke er at ringeagte, når

blot stilarten er i orden.

Maj 2001, Jørgen Heidemann, Odense. FD 506 "Scherzo" af Faldsled

PS: når jeg læser §4 stk. 1 i vedtægterne, som de findes i nr. 52, skulle der vel egentlig ikke være tvivl i det aktuelle tilfælde:

"Enhver kan anmode om medlemskab af foreningen" – gælder den mon ikke stadig?

Heller ikke forordet eller beskrivelsen af gruppe I, som det står i nyeste fartøjsregister, foranlediger tvivl. For selvfølgelig er en plywood-båd da af træ!

Ekstra tilføjelse, september 2001: ved medlemsmødet under sommerstævnet i Præstø, hvor emnet (lidt kort) var fremme, forstod jeg, at bestyrelsen nu lader emnet behandle videre. Det er udmærket. Det er mindre udmærket, at der i den sammenhæng (sådan forstod jeg det) arbejdes med en tanke om, at både af ikke helt traditionel byggemåde ved stævner skal anbringes i værtshavnen i en gruppe for sig selv. Det synes mig for halvhjertet, de bør da ligge iblandt os andre, så de kan mærke, at de hører til iblandt os og ikke betragtes som en laverestående art og så vi kan lære dem at kende. Derimod vil det vel være rimeligt at overveje bådregisterets gruppestruktur udvidet med en kategori mere for evt. markant afvigende bådtype (men ikke byggemåde).

C.Y.R.D i Svendborg

CYRD i Svendborg.

Classic Yacht Regatta Denmark er hvad CYRD står for. Skulle man foranlediges til at tro, at det er noget højtravende noget, kan dette straks aflives. Det er helt nede på jorden, eller hvad man nu siger når det for det meste forgår på vandet. De fleste af os nøjes med at kalde det stævnet i Svend-



Juniorbåde gør klar til kapsejlad

borg, selv om det nok ikke er helt retfærdigt. Hvis et stævne er et sted hvor man mødes og er sammen og ikke andet, er det i hvert tilfælde ikke et almindeligt stævne, for man er faktisk meget på vandet. Steffen fra "Sindbad"

som jeg skulle sejle med havde bedt mig om at ankomme så tidligt fredag så jeg kunne nå at deltage i skippermødet. Han er ikke så erfaren med kapsejlad og ville gerne have en til at lytte med. Skippermødet var kl. 9 og straks efter begyndte vi at gøre skibet klar til at afsejle til kapsejladsbanen. Vi tog motorløse "Ran VIII"

på slæb og sejlede mod bøjen ved Thurø rev. Vinden var jævn fra sydvest, i det hjørne lå den hele stævnet så opløbslinien var desværre ret langt fra land og et evt. publikum. Vejret var grumset og det så ud til regn og det startede allerede med at dryppe da vi satte sejl ud for Valdemars slot. Mens vi gik for en agten for tværs mod revbøjen havde vi god lejlighed til at studere måltallene. Vi fandt hurtigt "Giga" som vi skulle sejle fra og besluttede at holde lidt øje med den. Allerede da starten

var gået var det klart for os at "Giga" gik højere og hurtigere end vi gjorde. Vi regnede så med at vi kunne hale ind på den på halvinden og på læns. Nu var det sådan at der kun var kryds og læns, så det var hurtigt klart for os at vi



6 meterer på vej til Lunkebugten i sol

ikke havde en chance. Ved første start var vinden taget noget til og den øgede det meste af sejladsen. Da vi vendte for at sejle mod startlinien så vi pludselig en båd uden mast. Vi diskuterede det og blev enige med os selv om at det ikke kunne skyldes at det blæste meget, for så meget var det heller ikke. Da vi kom i land fik vi at vide at det var to både der var stødt sammen. Senere har jeg talt med den ene part, Johannes Gothen som ejede knarren. Han fortalte at det var en næsten klassisk situation som var skyld i sammenstødet. Som jeg har forstået det lå de to både begge på

bagbord halse med Nkeren til læ og lidt foran, da han vendte og kommer på styrbord halse. Nu ligger begge både sådan at sejlene skjuler den anden båd og for sent opdager knarren der har vigepligten at Nkeren er vendt og at der er fare for sammenstød. Bådene bliver slæbt ind til Walsteds værft mens forsikrings-selskabet bliver kontaktet. Det viser sig at bådene har samme selskab og synsmand Hans

Emil Petersen fra Svendborg kommer til stede næsten med det samme. I løbet af meget kort tid er bådene vurderet som totalskadede og for knarrrens vedkommende valgte ejeren selv at sælge båden og acceptere forsikringsselskabets værdiansættelse. Johannes, knarrrens ejer, erklærer sig fuldt ud tilfreds med den meget professionelle, hurtige og samtidig venlige måde han blev behandlet af Hans Emil efter denne chokerende oplevelse. Resten af kapsejladsen forløb fint bortset fra at regnen tog gevaldigt til. Om aftenen var der kulturnat i Svendborg. Vejrguderne viste sig fra sin venlige side og vi gik en

dejlig tur i byen og hørte musik, så på mylderet og fik en enkelt pilsner. Det hele kulminerede med en flot koncert med Palle Mikkelsen på torvet.

Næste dag var der to sejladser. Vinden var taget yderligere til, men regnen var hørt op. Det blev nogle meget flotte sejladser, med et meget specielt lys med solen bag tunge skuer i gråt og hvidt. Vores sidste runding af bundmærket foregik med Thyra tæt foran og Svanen tæt bag os. Et flot syn må det have været, særligt for en lille motorbåd som fulgte det hele på tæt hold og som filmede. Hvis nogen ved hvem det var der filmede vil Steffen

Hellmuth, Sindbads ejer gerne i kontakt med dem. Om aftenen var vi på Valdemarsslot og spise. Maden var dejlig, vinen god og de som blev til det sidste fik en smuk tur med "Helge" tilbage til Svendborg. Alle tre dage gik tiden mellem og efter sejladserne med den hygge og snak som er en meget vigtig del af sådan en begivenhed. Jeg gik rundt og forsøgte at finde ud af hvorfor folk var kommet til netop dette stævne og fandt ud af at der var mange her som ikke kommer til sommerstævnet. Deres forklaring var næsten enslydende: "der bliver sejlet mere til Svendborgstævnet". Nogle påpegede også at det var lettere at passe det

ind når stævnet ikke lå midt i sommerferien. Måske supplerer de to stævner hinanden godt. Stævnets flotteste båd blev ikke uventet RanVIII og overalt vinderen blev heller ikke uventet en folkebåd, FD 938 med Svend Hansen som skipper.

Søndag skiltes vi igen og Stig og Steffen havde en dejlig hjemtur til Svanemøllen i det gode skib, "Sindbad" og jeg kørte hjem til Fåborg i bil.

Michael



På vej mod bundmærket tæt forfulgt af marinnens "Svanen"

Grill ombord



Grillen placeres mellem andet og tredje trin så man kan nå den

om fraværet af hyggelig samvær og dertil et lille glas vin mens stegningen står på, eller skal man stege den herlige bøf på komfuret. Det kommer selvfølgelig slet ikke på tale at begynde på at rigge noget til på dækket af sin træbåd. Det er jo farligt. Fortvivl ikke! Hjælpen er nær. På Sindbåd har man fundet en løsning som de stadig overvejer at tage patent på, men som jeg med eneret for "De fæles blad" er

Når det er sommer og sol og man har fundet sig en dejlig ankerplads i en stille vig efter en lang og strabadserende sejlads melder spørgsmålet sig: "hvad skal vi ha' at spise". Kokken har inden afsejlingen været hos slagteren og købe rødt oksekød, som så afgjort gør sig bedst efter en tur på grillen. Så er det at problemerne tårner sig op. Skal man begive sig af sted i slæbejollen og grille på stranden med fare for at bøffen er kold når man når tilbage igen, for ikke at snakke



*Kartofler eller andet sættes over, husk
låg på.*

stolt over at kunne præsentere:

Badestige brugt som grillholder.

Badestigen svinges op til vandret og fastgøres i faldet. Faldet kan så fires af hvis der skulle opstå ukontrollable høje flammer eller når man er færdig og vil slukke grillen. Arbejdstilsynet ville selvfølgelig have noget at sige til arbejdsstillingen, men nu er det jo sommerferie så det går nok. Måske skal man overveje sikkerhedsline. Når grillen er tændt lægger man risten på og så



Jeg vil lige præcisere at det er en bøf og ikke Sindbads lokumsbræt.



er den klar til at blive brugt til en gryde. Når kartoflerne så er kogt holdes de varme evt. i skippers køje og bøffen kommes på den nu fint glødende grill. Nu skal man jo altså tænke på at når bøffen

skal vendes er det ikke lige til at smide den op på grillen igen hvis den skulle smutte af stegegafflen. Man må nok erkende at den så er tabt for altid.

Badestiger kan bruges til andet end at bade fra. Onde tunger vil vide at Steffen sågar bruger den til at forrette sin nødtørft fra. Dette foregår i såfald mellem første og andet trin, men det er måske at gå lige lovlig vidt

for at undgå at installere spildvandstank. Jeg takker Sindbad og besætning for det gode tip.

Michael
Foto Stig

Redaktionen har modtaget en mail fra Jørgen Heidemann som gør opmærksom på at der i et nummer af bladet "Ingeniøren" er nedenstående artikel. Vi bringer den med tilladelse fra journalist Sanne Wittrup som har skrevet artiklen. (Sanne var tidligere redaktør af vores blad)

Pæleormene rykker sydpå

Pæleormen har udvidet sit territorium mod syd og går nu til på angreb på de østdanske småhavne med store udgifter til følge. Forskere og havnefolk efterlyser viden om årsag og bekæmpelse. Trægnaskende pæleorm er i al ubemærkethed trængt længere sydpå i de danske farvande, hvor de energisk går til angreb på broer, pæle og bolværker i havnene langs den østjyske kyst. Ifølge en opgørelse fra Vejle Amt fra maj 2001 betegner otte ud af ni lystbådehavne pæleorm som et stigende problem, opstået over de sidste ti år, og også i havne længere sydpå i Lillebælt har man måttet udskifte broer og fortøjningspæle. Udskiftningerne koster millionvis af kroner. Fra rådgiverside bekræfter civilingeniør Jørn Jensen fra Niras, at grænsen for pæleorm er rykket syd på: "Tidligere holdt pæleormene sig pænt nord for Samsø, men indenfor de sidste fem til ti år har vi set angreb på de østjyske småhavne helt ned til Sønderborg," siger han. Pæleormene kræver et minimum af salt i vandet for at overleve (over 10-12 promille.) Hos DHI Vand og Miljø arbejder man

også med de små skadedyr: "Det er helt sikkert et stigende problem i visse af de danske småhavne. Min research viser også, at problemet har bredt sig endnu længere sydpå. Den tyske delstat Mecklenburg-Pommern har måttet ofre op mod 100 mio. kroner på at udskifte træ i de vestligste af deres havne," siger biolog Flemming Møhlenberg. Der findes, så vidt Ingeniøren erfarer, ingen autoriseret forklaring på, hvorfor pæleormene breder sig. Én forklaring lyder på, at renere vand i havnene giver de små cellulose-smovsere bedre livsbetingelser. En anden peger på, at pæleorme (som er muslinger) også har gavn af det reducerede forbrug af tinholdige bundmaling. En tredje går på, at nye og mere aggressive pæleorms-arter er kommet hertil fra udlandet med ballast-vandet fra fremmede skibe. I en ny sammenslutning af lystbådehavne, FLID, stiftet i Dansk Sejlunions Regi, har man også fat i emnet, men har indtil videre haft svært ved at finde ud af omfanget af problemet, samt præcis hvordan man skal tackle det. "Men vi ved, at nogle er hårdt ramt," siger havnefoged Benny Andersen fra

Grenå Lystbådehavn, som ikke er angrebet af pæleorm. Det er nemlig småt med eksakt viden. De gran- og fyrrepæle, som er imprægneret til klasse NTR M, angribes ifølge konsulent Keld H. Henriksen Teknologisk Institut ikke af pæleorm; men hvis imprægneringskvaliteten ikke lever op til dette niveau, kan der alligevel komme angreb. I mange havne har man i stedet investeret i hårde tropiske træsorter, der typisk koster to til tre gange mere end nordisk træ. Træsorterne hedder Azobé, Basralocus og Greenhart. Men også denne praksis fik et skud for boven, da man i foråret 2000 fandt pæleorms-angreb i seks år gamle azobé-pæle i færgelejet på Kattegat-øen Tunø. En analyse fra Botanisk Institut viste, at træarten var azobé, men af en lettere type, der åbenbart ikke er resistent overfor angreb af pæleorm. Civilingeniør Jørn Jensen fra Niras, som havde med Tunø-færgelejet at gøre, forklarer: "Vores daværende kvalitetssikring afslørede desværre ikke, at der var blevet brugt enkelte pæle af Azobé fra et andet afrikansk land. Men det viser, at man skal købe hårdtræ af en god kvalitet og med en høj rumvægt og det vil i praksis sige, at Azobé skal være det helt tunge træ fra Cameroon, som ikke kan angribes af pæleorm," siger han. På Teknologisk Instituts afdeling for Træteknik

har Keld H. Henriksen længe været opmærksom på problemerne og er netop nu i gang med at indkalde til en konference den 17. januar 2002, hvor man vil sætte fokus på problemerne med pæleorm. "Vi trænger til at få systematiseret vores viden på dette felt, så vi kan rådgive havnebyggerne og undgå fejlinvesteringer i millionklassen," siger konsulent Keld H. Henriksen fra Teknologisk Institut. Pæleorm tilhører en familie af træborende muslinger, som lever af cellulosen i træet samt af plankton. Muslingen er aflang og kun dens forende er dækket af en skal. Denne er tre-fliget og besat med små tænder, som rasper fint savsmuld løs, når pæleormen vrikker med skallen. Pæleorm er hurtigvoksende og bliver som regel 20 til 30 cm lang og 9-10 mm tyk. Dens gange kan blive op til 45 cm lange og cirka 6 mm i diameter. Gangen er smallest ved åbningen, hvorfor det kan være svært at vurdere omfanget af angrebet. I danske farvande findes tre arter; hvoraf de to hovedsagelig hører hjemme ved Jyllands Vestkyst. Den tredje (Teredo Navalis) er udbredt i de indre danske farvande og kan leve i vand med lavere saltholdighed end de to andre arter. 10-12 promille salt, hvis dyret bare skal overleve, mens den kræver 15-20 promille salt i vandet for også at kunne formere sig.

02579 ARC

249

000

0VE JUHL

PRÆSTØVEJ 19

4774 KØLVENHØVE

4760 o 38/17 1

*Denne side kan købes
til annoncering!*