



Dansk Forening for ældre Lystfartøjer



**Bladet udgives af
Dansk Forening for
Ældre lystfartøjer
C/o Birte Molbech
Holstebrogade 4 3.tv.
2100 København Ø
Dfael@get2net.dk
www.defaelt.dk**

*Telefonisk henvendelse skal ske til
Bestyrelsesmedlemmerne og til Birte
Molbech kun 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

Bestyrelsesmedlemmer:
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,
Præstovej 19, 4771 Kalvehave
Tlf. 53788631

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

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,
Ramsherred 25, 5610 Assens
Tlf. 6471 1216

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

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

Vurederingsfolk:
Hans Emil Petersen, Svendborg
Tlf. 6221 3373

Visti Kruse, Ringkøbing
Tlf. 9732 1801

Knud Johansen, Fredederikshavn
Tlf. 9842 2572

Arne Borghegn, Græsted
Tlf. 4839 0821

Johannes Hebol, Årøsund
Tlf. 7458 4314

Indhold

Trim din båd

Side 8

Regnskab 2001

Side 12

Spidsgatteren "Pan"

Side 14

Indbydelse til Laboe og Svendborg

Side 20

Indbydelse til generalforsamling

Side 21



Forsidebilledet: Danmarks ældste folkebåd "FD 2"

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 dfiel's hjemmeside anføres det i teksten

Bagsiden: 1000 kr.

Helside: 600 kr.

Halvside: 400 kr.

En trediedel side u. billede: 200 kr.

**Småannoncer (u. billede) 1/6 side: 100 kr.
(max. Handelspris 2500 kr.)**

"Diva" fra 1960 sælges



20' sejlbåd bygget i Sverige, klinkbygget mahogny på eg,
Teakdæk og mahognyaptering, 16 kvm nye sejl,
2 hk, 4takts honda påhængsmotor, 2 køjer m. nye hynder
Log, kompas, læsepumpe, anker, smuk og velsejlende
27.500,- Peter Norholt: 4752 4060



*Dansk Forening
for ældre Lystfartøjer*

c/o Birte Molbech
Holtebrogade 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 Rigtype:

Sejlareal:

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

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 imprægneringssystemers holdbarhed og egenskaber på forskellige træsorter uden at røre prøverne. Testen, der



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 besværet med at trænge ind på det danske marked. Det er meget synd for de danske sejlere, men opgiv ikke af den grund!

Ring til importøren i Danmark.

med Den Kongelige Hollandske Marine. Alene på grund af marinebutikkernes ønsker om en "høj omsætningshastighed" omkring et "smalt" produktsortiment, har Epifanes besværet med at trænge ind på det danske marked. Det er meget synd for de danske sejlere, men opgiv ikke af den grund!

Ring til importøren i Danmark.

Epifanes
BÅDEBYGGER HANS FOKDAL, HF
MARINE

Bagergade 2-4, 5700 Svendborg

Trim din båd

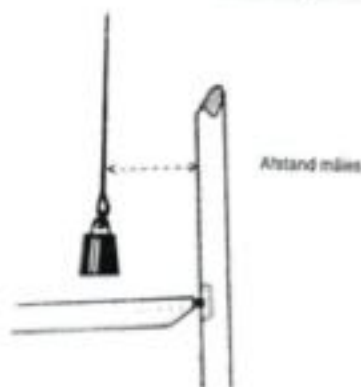
Hvert år når foråret er kommet og jeg skal til at sætte masten i, tænker jeg det samme: hvordan er det nu jeg gør? For det første glemmer jeg fra år til år, hvordan jeg lettest får masten til at stå sikkert, så jeg i ro og mag kan sætte vant og stag. For det andet får jeg aldrig trimmet masten optimalt. Det er jo ikke sådan at båden sejler dårligt og jeg får da også rettet det værste hen ad vejen. Men i år vil jeg altså gøre noget for at båden skal sejle optimalt fra starten. Jeg henvendte mig derfor til Bent Aarre som sendte mig uddrag af sin bog: "Trim din båd" og gav mig samtidig lov til at "plukke" så meget jeg ville bare jeg angav kilden. Det være hermed gjort. Hvis man vil vide meget skal man købe bogen. Hvis man vil have en enkel gennemgang af de mest almindelige principper, kan man læse dette.

Klargøring af masten. Det starter egentlig allerede når man tager masten af. På dette tidspunkt formodes alle fald og liner at sidde rigtigt, derfor er det en god idé at notere ned hvordan fald og rig er monteret. Man tror altid at man kan huske det næste sæson, men det kan man ikke. På dette tidspunkt er det også en god idé at

checke alt igennem. Så er det gjort inden foråret hvor der er nok andet man skal gøre. Tag fald, stag og vant af og mærk det inden du tager det med hjem eller lægger det i masteskuret. Vask masten af med ferskvand og sørg for at den ligger i tørvejr. Den skal ikke ligge i en tør opvarmet hal, blot i tørvejr. Når tiden er kommet hvor masten skal på igen, så kør masten så tæt på mastekranen du kan inden du monterer den stående og løbende rig. Udvælg så et forstag og et vant i hver side, brug evt. bagstagene, og sæt resten af riggen fast til masten med gaffatape. Løft masten med kranen og få hjælperen til at styre mastekranen mens du selv står på dækket af båden. Når masten er styret ned igennem dækket, sæt så forstaget og de to vant eller bagstag på så kan du i ro og mag sætte resten af riggen på. Nu er vi nået til starten af trimningen af masten.

Masten. Masten skal stå lodret tværskibs. Det kan måles ved at fastgøre storfaldet og først føre det ud til vantet i den ene side og sætte et stykke tape hvor det strakt rører vantet og derefter måle afstanden ned til dækket og derefter gøre det samme i den an-

den side. Så kan man sammenligne målene og rette masten op der-



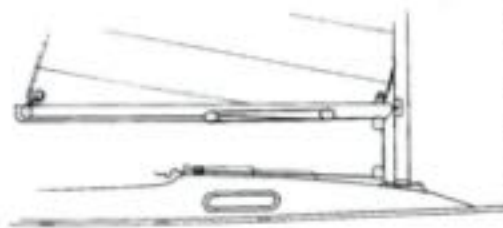
efter. Masten står selvfølgelig kun lodret hvis båden ligger lige i vandet. Langskibs skal masten hælde lidt agter over. Hvor meget er en erfaringssag, men som udgangspunkt ca. 3-5 grader. Hæng noget tungt i storfaldet og mål afstanden fra linen til masten. Hvis masten er 10 m. skal der være ca. 30-50 cm. Ind til masten. Det kræver selvfølgelig at båden ligger på konstruktionsvandlinjen. Man kan på denne måde også måle om masten står lige tværskibs. **Vant og stag.** Overvantet som går fra dækket til toppen af masten skal sættes meget hårdt så masten ikke falder ud til læ og forringer højden på kryds. Undervantet skal ikke sættes så hårdt da det ikke er så langt og derfor ikke strækkes så meget. Hvis der er agterstag på er det vigtigt at det er til at justere helst hurtigt. Når ma-

sten står som den skal, kan man stramme agterstaget og så stramme over- og undervantet som da er slægt. Det gør det nemmere at stramme vantet op. Hvis undervantet er lidt løsere end overvantet vil man kunne krumme masten under kryds med agterstaget og rette masten op ved at slække agterstaget når man sejler med vinden agten for tværs. Hvis man også har bagstag på bruges de til at totte forlignet op. På mange ældre både er der en fremadrettet strut som også har indvirkning på mastens krumning. Det er godt hvis struttens wire er ført ned



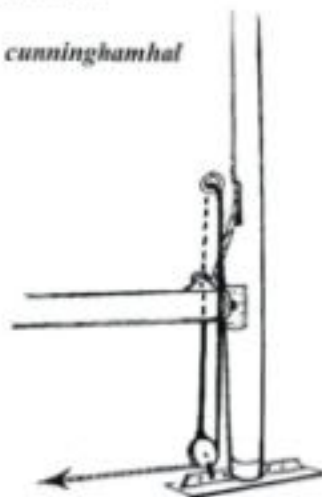
langs masten til dækket så man kan komme til at justere struttens pres på den øverste del af masten. **Sejltrim.** De fleste sætter storsejlet fast på bommen når sæsonen starter og strækker det godt ud. Så bliver det ikke rørt mere. Det er imidlertid nemt at lave et udhal til bommen. Det er ikke så vigtigt hvordan det laves, men det er vigtigt at der laves en eller anden

Udhal på bommen



form for udveksling og det bedste er at det føres til cockpittet så det kan reguleres under sejlads. Storsejlets forlig grovtrimmes med faldet og fintrimmes ved et cunninghamhal som laves ved at føre en kraftig line fra bommen igennem et forstærket øje ca. 40 cm. oppe over bommen ved forliget ned i en blok og så til cockpittet. Når man haler heri vil forliget strækkes.

cunninghamhal



Forliget på fokken strækkes med faldet og agterstaget. Kicking-

strap er et taljehal fra underkanten af bommen til foden af masten og benyttes til at flade sejlet ud på læns. Vindens pres vil nemlig få bommen til at løfte sig så sejlet tvister og derfor ikke trækker optimalt. Også en kicking-strap er nem at lave.



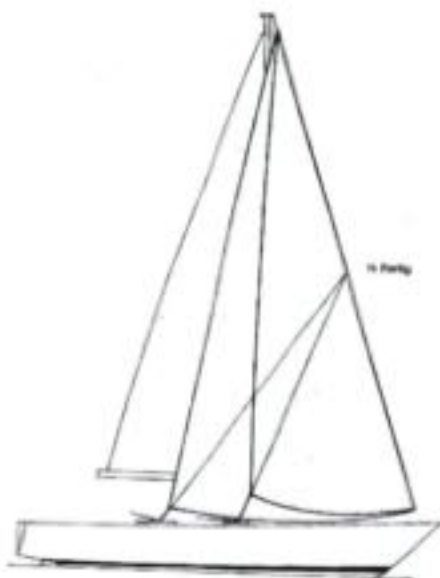
Storskødet. De rigtige skødepunkter er vigtige for det rette trim. På vore gamle både sidder storskødet ofte ude på agterdækket som en hanefod. Det giver visse begrænsninger. Hvis man går meget op i trimning af sin båd er det en god idé at sætte storskødet på skødebro i cockpittet. Det har den ulempe at den er i vejen både under sejlads og i havn. Det sidste kan der dog rådes bod på ved at lave skødebroen så den kan afmonteres. Storskødet skal løbe let gennem tilstrækkelig store blokke og være skåret så mange gange at det er nemt at hale i dårligt vejr.

Føkke- og genuaskøder. De fle-



ste både har i dag en skødeskinne i hver side på dækket. De fleste skinner sidder for langt ude i borde. Vinklen mellem centerlinien af båden og en linie fra forstaget og til skødepunktet på skinnen skal være for fokken ca. 14 grader og for genuaen ca. 10 grader. For genuaens vedkommende kan det være et problem at komme til for kahytten. Langsskibs skødepunkt kan som udgangspunkt findes ved at trække en linie fra midt på forliget gennem skødbarmen

og ned på skinnen. Dette gælder for såvel fokken som genuaen. Dette var lidt om det udstyr og de standardindstillinger der skal være klar inden man sejler ud på ha-



vet og begynder at trimme sin båd. Mere om dette i næste nummer.

Efterlysning

Wilfried Horns fra Tyskland vil gerne vide mere om en kutter bygget måske i 1935 med navnet "Pollux" og med sejlnummer KLB 2. Har deltaget i Øresundsuger og er solgt til en Hr. Schleich i Achen i 1956.

Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

Regnskab for 2001

Indtægter:	2001	2000
Kontingenter	90.450,00	95.725,00
Renteindtægter	282,75	155,00
Salg af mågestandere	1.525,00	810,00
Salg af syns- og notatbøger	0,00	0,00
Salg af bladannoncer	3.400,00	13.100,00
Træffestævne	24.475,00	12.300,00
Indmeldelsesgebyrer	3.380,00	3.250,00
Diverse indtægter	0,00	0,00
I alt indtægter	129.712,75	125.340,00
Underskud 2001	25.668,80	
Balance	155.381,55	

Udgifter:	2001	2000
Administration	12.000,00	12.000,00
Kontingentopkrævning	1.855,68	1.298,00
Telefon og porto 1999		
telefon, e-mail og internet	583,43	565,00
Porto og gebyrer 2000	3.899,84	9.532,00
Kontorartikler	1.242,75	5.942,00
Bestyrelsesmøder	7.324,00	5.848,00
øvr. Rejse- og opholdsmkostninger	4.098,75	6.364,00
Bladudgifter	13.703,19	15.780,00
Diverse tryksager	0,00	1.500,00
Fartøjsregister	37.853,76	0,00
Afskrevne Syns- og notatbog til nye medlemmer	0,00	5.167,00
Træffestævne	40.398,08	17.434,00
Udstilling	7.910,32	3.307,00
Afskrivning gl computer	2.894,00	1.389,00
Afskrivning ny computer	0,00	530,00
Afskrivning fotokopimaskine	3.208,50	437,00
Nyanskaffelser EDB	599,00	4.936,00
Mågestandere til nye medlemmer	11.395,25	1.600,00
Kartotek/foto	0,00	237,00
Kontingenter til andre foreninger	4.215,00	3.851,00
Diverse udgifter	2.200,00	480,00
Kurser 2000	0,00	4.500,00
I alt udgifter	155.381,55	102.697,00

Overskud	0	22.643,00
Balance	155.381,55	125.340,00

Aktiver:		2001	2000
Bikuben konto 903.56.09536		1.034,38	kr 791,00
Girokonto 360-7755		59.457,98	kr 77.026,00
Kasse		3.246,50	kr 797,00
Lager af mågestandere		0,00	kr 5.943,00
Lager af syns- og notatbøger		0,00	kr 0,00
Lager af caps		0,00	kr 1.280,00
Salutkanon		4.000,00	kr 4.000,00
GI Computer:	2894		
Afskrivning	2894	0,00	kr 2.894,00
Ny Computer: Købt i 2000	4768		
		4.768,00	kr 4.768,00
Kopimaskine Utax C44	3208		
Afskrivning	3208	0,00	kr 3.208,00
Aktiver i alt		72.506,86	kr 100.707,00

Passiver:

Kapitalkonto		98175,66	kr 75.531,00
Driftsresultat		-25.668,80	kr 22.643,00
Skyldige omkostninger		0	kr 2.533,00
Kapitalkonto pr. 31.12.00		kr 72.506,86	kr 100.707,00

difference

kr 0,00

Regnskabet her, for 2001, er en direkte udskrift fra det materiale, som er udleveret fra regnskabsfører til revisionen. Revisionen har endnu ikke sat sit fingeraftryk, så der kan være ændringer i forhold til dette, når det reviderede regnskab foreligger. År 2000 er taget fra sidste års reviderede regnskab.

Spidsgatteren Pan



"Pan" af Assens

"Pan" er konstrueret af G. Berg og bygget i Sønderborg hos brdr. Michaelsen i 1922.

Båden er en overgangstype mellem kragejoller og spidsgattere og var oprindelig gaffelrigget med et sejlareal på 40 m². I dag er "Pan" bermudarigget og har 37 m² i krydsstellet, en genua på 22 m² og spiler på 65 m². Overalltlængden er 8,10 m, bredden 2,50 m, dybgangen 1,15 m og displacement 3700 kg hvoraf de 1500 kg

er kølvægt.
Ejerforhold:

Ing. Jacobsen

København?

1942 Thigaard Andersen Holbæk?

1944 En overlærer i Holbæk (Gunnar Holdt?)

1945 Læge Dahl i Roskilde

1946 Tandlæge Evald Damgaard i Roskilde

1947 Herrekviperingshandler Luis Larsen Roskilde

1948 Landinspektør Ove Emil Krarup, Roskilde købt for kr.

6.750,-

1971 Erik Kiær, Assens købt for 30.000,-

1978 Bernt Kiær, Assens.

"Pan" blev købt til Assens i efteråret 1971 af min far Erik Kiær, der som stor dreng havde sejlet en del på Nakskov Fjord (i en norsk ringdæksjolle med latinersejl) i 1920-erne. I 1968 flyttede familien fra Midtjylland til en gård udenfor Assens og i løbet af kort tid begyndte drømmen om en båd

at tage form, i første omgang blev det dog plastik: Olson 22. Efter to sæsoner i denne begyndte han at snakke om spidsgattere og andre ældre konstruktioner og i sensommeren -71 så han så annon-



cen om "Pan". Det blev til en udflugt til Roskilde hvor vi besøgte vidunderet, fik os en prøvetur og var solgt. Jeg sejlede meget sammen med min far, men også en hel del kapsejls hvor jeg selv var skipper, ligesom det også var mig der stod for vedligeholdelsen, og omkring 1977/78 overtog jeg så båden helt. I efteråret 1977 brækkede masten under flytning i masteskuret, der var svamp i top-

pen lige over fokkegodset, heldigvis fandt jeg, der stadig var studerende, en brugt mast i Frederikssund. Den havde siddet på en stor kutter, men kunne tildannes så den kunne bruges. Toppen

blev simpelthen savet af, og den blev forsynet med et jernbeslag til fald m.m. som top. Masten var bygget af pitchpine og hul, derfor blev det toppen der røg. Den var noget kraftig, men anvendelig.

I 1980 stoppede jeg med at studere og fik arbejde og havde nu økonomi til forandringer på bådfronten. Spørgsmålet var om "Pan" skulle skiftes ud med noget mere moderne til kapsejls, eller om jeg skulle beholde hende. Resultatet af disse overvejelser blev at jeg ville prøve at optimere med nye sejl, beslag m.m., idet jeg altid har ment at de ældre konstruktioner er fuldt ud så velsejlende som de nyere (det helt ekstreme undtaget). Blot nytter det ikke at stille op med nedslidte sejl og besværlig håndtering af fald, skoder og trimliner. I øvrigt mener jeg, at havde man i 20-erne kendt til de moderne sejl- og tovværksmaterialer samt til tilbageføring af fald m.m. til spilaflaster var dette også blevet anvendt. "Pan" blev optimeret, fik nye sejl

pen lige over fokkegodset, heldigvis fandt jeg, der stadig var studerende, en brugt mast i Frederikssund. Den havde siddet på en stor kutter, men kunne tildannes så den kunne bruges. Toppen blev simpelthen savet af, og den blev forsynet med et jernbeslag til fald m.m. som top. Masten var bygget af pitchpine og hul, derfor blev det toppen der røg. Den var noget kraftig, men anvendelig. I 1980 stoppede jeg med at studere og fik arbejde og havde nu økonomi til forandringer på bådfronten. Spørgsmålet var om "Pan" skulle skiftes ud med noget mere moderne til kapsejls, eller om jeg skulle beholde hende. Resultatet af disse overvejelser blev at jeg ville prøve at optimere med nye sejl, beslag m.m., idet jeg altid har ment at de ældre konstruktioner er fuldt ud så velsejlende som de nyere (det helt ekstreme undtaget). Blot nytter det ikke at stille op med nedslidte sejl og besværlig håndtering af fald, skoder og trimliner. I øvrigt mener jeg, at havde man i 20-erne kendt til de moderne sejl- og tovværksmaterialer samt til tilbageføring af fald m.m. til spilaflaster var dette også blevet anvendt. "Pan" blev optimeret, fik nye sejl

i dacron og mylar, skåret til kapsejlad. Alle fald, hal og trimliner blev ført til cockpit, storskødet flyttet til en bro i cockpit fra



nokskødning, og da vi havde lært det hele at kende begyndte vi at kunne vinde kapsejladser også imod moderne både.

I 1984 fik "Pan" nyt cockpit, det gamle var nedslidt og året før var jeg trådt igennem den gl. teakdør. Det nye blev lavet i mahognyfiner med teakdør, korte kistebænke og tværgående styretøfte agter. Samme år og året efter blev der skiftet kølbolte og jeg begyndte at udskifte spigerne i bunden med start i 1986 og slut i 1994. I foråret 1987 rev jeg den gamle gallonbelægning af dækket og fjernede de værste planker og som det jo oftest går var der pludselig ikke ret meget dæk tilbage. Heldigvis var min bank velvilligt indstillet overfor projektet så "Pan" fik nyt dæk i 15 mm ply-

wood. Samtidig blev pilehøjden i dækskrumningen forøget med 40 mm, så kunne dækket nemlig gå ind over dækskravellerne der

holdt kahyt og cockpit. Dækket blev malet og belagt med Treadmaster i felter. I 1989 rensede jeg

spundingsnoten ud i begge sider og trak samtidig alle spiger i spundingen til midtskibs og måtte skifte 3,5 m kølbord i bb side. Samme år blev bundstokken lige under masten skiftet, hvilket igen medførte at jeg måtte lave ny aptering i forrummet. Året efter blev spundingen ordnet i agterskibet uden overraskelser. 1991 blev det til et nyt pantry og fortsat omspigring af bunden. Så fulgte et par stille år på bådfronten p.g. a. nyt job og nyt gammelt. hus. Men i 1994 gik det løs igen, denne gang gjaldt det masten der blev skrabet i bund. Alle beslag blev omgalvaniseret, topbeslaget skiftet ud med skivgat osv, det tog sin tid og resultatet blev flot, men ak glæden var kort, under Fyn Rundt sejlede vi masten ud.

Heldigvis har jeg kaskoforsikret og selskabet accepterede skaden, så "Pan" fik ny mast lavet af en 13 m lang limtræsbjælke i gran (samme type som folkebådsmasterne er lavet af). Den blev rig-



get den første feriedag og dagen efter drog familien så af på sommerferie. Den nye mast blev lavet, for forsikringen, af en af mine gaster der dengang var selvstændig snedker med mange års erfaring i bådbyggeri. Året efter havde han lukket sin forretning og hjalp mig nu med vedligeholdelsen af "Pan" hvilket har mu-

liggjort de følgende vedligeholdelsesarbejder. Samme år, 1995, skiftede vi hele styrbord kølbord, det gl. var af eg, men vi valgte at bruge lærk; igen var der overraskelser, det store knæ mellem køl og agterstævn, bjørnen, skulle ud. Jeg fandt et godt stykke krumvokset eg og det passede efter tildannelse som om det var groet på stedet. Desuden blev der også blev skarret et nyt stykke inderstævn i agterstævnen og en ekstra bundstok ved det andet spant agterfra blev det også til. I 1996 kom turen til den agterste del af bb kølbord og heldigvis uden overraskelser. Så nåede vi frem til året hvor "Pan" fyldte 75 år. Gaven til hende blev, at cockpitbænkene blev belagt med 10 mm teakstave med gummifuge og en ny genua i mylar. Dagen er ikke kendt, så til sejlkлубbens standerhejsning d. 26. april blev det fejret med

mange gode venner ombord, flag over toppen og stor kagemand med mere. Det var med hiv og sving vi nåede at få damen i vandet og masten op til tiden, men det gik. Fyn Rundt samme år var en barsk affære, vi deltog fra Svendborg og havde meget hårdt kryds fra Baagø og til Lyø hvilket tog livet af storsejlet, lidselinen

sprang og da jeg ville trække ny i, knækkede sejldugen hele tiden. Igen måtte der tænkes i nye tekstiler, så sidst på sæsonen bestilte jeg nyt storsejl og spiler. Storsejlet nåede at komme inden klubbens afslutningesejlads rundt om



Baago. I løbet af vinteren fik jeg også bevilliget en ny fok, så i 1998 var sejlgarderoben igen helt på toppen. Foråret 1998 blev bl.a. brugt til at laminere en ny bom og spilerstage i sitkagran samt udskiftning af de forreste 5 svøb i begge sider. Og i 1999 blev de 5 agterste svøb i begge sider skiftet. De næste 2 år blev det ikke til de store ting blot almindelig vedlige-

holdelse og diverse småting såsom ilægning af pokkenholt som slidstykker i cockpitkarmen hvor slidet er størst.

Også i 2001 har "Pan" været brugt til kapsejlads og har sejlet imod bl.a. Drabant 24, Polaris

Drabant og Impala 24 og vundet efterårets serie. Ligesom det blev til løbs sejre både Als Rundt og Brandsø rundt også imod moderne både.

Bag al vedligeholdelse og udskiftninger på "Pan" har jeg altid forsøgt at planlægge flere år frem i tiden for ikke pludselig at stå med store uoverskuelige arbejder midt i foråret og det er også altid lykkedes at få båden i vandet senest i begyndelsen af maj. Desuden har jeg haft det store held at have en god ven og gast i Frits som har hjulpet mig med træarbejdet. I skrivende stund står "Pan" solidt og godt på land og venter på sin 80-års fødsels-

dag til foråret.

Gaven denne gang bliver højest sandsynligt nye ejere, da jeg ser mig nødsaget til at sætte hende til salg, fordi tiden jeg bruger på vedligehold ikke står mål med resten af familiens interesse for at sejle.

Bernt Kiær

"Zenta" 8 MR sælges



Bygget af Max Oertz i Hamburg 1909, Længde 11,20m, bredde 2,40m, dybde 1,65m. Fyr på eg, dæk glasfiber på krydsfiner. Ruf glasfiber med indlagt mahogny. Ny stævn, køltræ og spanter 1990. Ny blykøl med rustfrie stålbolte 1990. Masten er Oregonpine med rustfri rig. Yanmar diesel 1980, Storsejl 35 m² 5år, Fok 17 m² 1år, Genaker 30 m² 1år. Max ståhøjde 1,75m. 4 sovepladser, pantry med gas, kortbord, WC.
Båden kan beses på KAS plads ved Svanemøllen.

Niels Rex Thomsen 39560307
, dog bedst aften 39562251
mail: Jette.thomsen@leo-pharma.com

Indbydelse til August – Regattaer i Svendborg og Laboe 2002

Classic Yacht Regatta Denmark
i Svendborg den 8. og 9. august

Klassiker Regatten Laboe
den 16. og 17. august

Der sejles og kæmpes om trofæer og ære på Lunkebugten i det Sydfynske Øhav og på Kielerfjorden på den anden side af Østersøen. Flotte fartøjer, venlige mennesker samt fest og farver i historiske omgivelser på Valdemars Slot og i den hyggelige og maleriske havn i Laboe.

Programmer som følger:

- **Classic Yacht Regatta Denmark 2002**
- Torsdag d. 8. august: Velkomst og fællesspisning i Pakhuset
- Fredag d. 9. august: Fra kl. 11.00 – to sejlads på Lunkebugten ud for Valdemars Slot
- Lørdag d. 10. august: Fra kl. 11.00 – en sejlads på Lunkebugten ud for Valdemars Slot
- med efterfølgende middag og præmieuddeling på Valdemars Slot
- **XIV. Klassiker Regatta Laboe 2002**
- Torsdag d. 15. august: International aften med buffet (tilmelding nødvendig)
- Fredag d. 16. august: Fra kl. 11.00 – to sejlads på Kielerfjorden (Nations Cup og pokalsejlads)
- Lørdag d. 17. august: XIV. Veteranen Regatta med aftenens præmieuddeling og fest i teltet på havnen

Yderligere information om de to stævner fås på Internettet på adresserne:
www.classicregatta.dk og www.fky.org/veteranenregatta/index.html

Tilmeldingspapirer til begge stævner fås hos:

Svend Johan Weimann, Østre Havnevej 16 - postbox 237 – 5700 Svendborg
(tlf: +45 40 822 16 28) eller Harald Grehl, Holtenauer Strasse 243, D-24106 Kiel

Vi glæder os til at se jer Med venlig hilsen

John Walsted og Harald Grehl

Bestyrelsen indkalder hermed til generalforsamling

Lørdag den 23.Marts 2002 kl. 13.00

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 5. Bestyrelsen foreslår nedsættelse af et jubilæumsudvalg.

Ad 7. Knud Isager ønsker IKKE genvalg. Bestyrelsen foreslår John Knudsen.

Ad 8. Ole Heilmann ønsker at gå af. Knud Isager indtræder i stedet for en eet års periode.

Jørgen Jørgensen er ordinært på valg, og vil gerne afløses.

John Knudsen er ordinært på valg, og er kandidat til formandsposten. Bestyrelsen foreslår Carl Bisgård samt René Gordon

**Generalforsamlingen afholdes i
Øresunds Sejlklub "FREM"
Strandvænget 65
2100 København Ø**

Der er mulighed for spisning fra kl. 12.00. Der er buffet med mange forskellige småretter til kr. 15,00 pr stk., Hele buffeten kr. 69. Øl og vand til rimelige priser.

Spidsgatteren "Ellen" sælges



Pris alt incl. 58.000 dkk

26 kvm. Berg klassespidsgatter 1938

6,70 x 2,30 x 1,10 depl. 3 t.

Beskrivelse: Liebhaverbåd med smukke linier og masser af historie. Blanklakeret Kalmarfyr på eg med ruf og aptering i Honduras-mahogny. Glasfiber på dæk og ruftag. Alle hal er ført til cockpit. Indenbords dieselmotor, ferskvandskølet Yanmar 1GM 10 (1991), Furlex rulle system og 12 kvm. genua fra Eurosails m. strømpe (1994), Storsejl 21,6 kvm. m. 2 reb, Eurosails (1995) m. sejltræk Barton hurtigreb-system, Andersen spil (1994), kick og skødeskiner -visere (1994) Ny-renoveret mahogny-cockpit, bomtelt, El-læsepumpe med niveauafbryder Pantry med 2 blus Optimus komfur El-panel, skotlamper 3 køjepladser med hynder Vinterbukke, aluminiumsstativ (Noa) til overdækning og presenning historiske dokumenter medfølger. Al vedligeholdelse er udført ell. overvåget af bådebygger, ligesom der foreligger bådebyggerattester på Ellens sundhed. Sælges sejlklar. Ligger i Råå havn, Sverige – ca. en ½ time fra Helsingør.

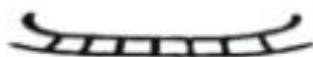
Henvendelse: Bo Nielsen tlf.: 20 40 32 73 e-mail: bo-nielsen@hbg.bonet.se
Flere fotos på: <http://www.yachtdatabase.com/>
Se under "sælges" og "spidsgatter"

Rettelse/berigtigelse

I forbindelse med mit referat af ECYU-mødet i London i seneste nummer af De Fæle bladet, kom jeg af vanvare til at skrive, at DFÆL og museet ikke har været repræsenteret ved ECYU's møder siden Jens Poulsen var i Oslo, til det stiftende møde i 1996. Det er imidlertid ikke rigtigt. Sagen er den, at Jens Poulsen har været afsted til møder som repræsentant for såvel DFÆL som for museet, både i 1997 og i 1998. Dette havde jeg slet og ret glemt da jeg skrev referatet, hvilket jeg meget beklager. I 2000 deltog Jens Åge Jensen fra Svendborg i Europe Week i Oslo med sit gode skib "Bacardi" Jens Åge blev af ECYU's bestyrelse inviteret til at deltage i sommermødet, således at også Danmark var repræsenteret med en som kunne overvære og rapportere tilbage til De Fæle. Hermed håber jeg der skulle være klarhed over forløb vedr. deltagelse i ECYU's møder.

Venlig hilsen
John Walsted

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

Denne side kan købes til annoncering