



DFÆL·bladet

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 92 maj 2007

Sommerstævnet

Tandlægens båd

FD 3 genfundet

SSA-båden

Alfred Benzon



DFÆL:bladet

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 92, maj 2007

Medlemsblad for DFÆL,
Dansk Forening for Ældre
Lystfartøjer. Udkommer 4
gange årligt.

Ansvarshavende redaktør
Simon Hansen

Tryk
Deslers Bogtrykkeri, Assens

Redaktion og annoncer
Simon Hansen, 22981674,
eller bladet@defaels.dk

Annoncepriser
Helside 800,-
Halvside 500,-
Tredjedel side 400,-
Fjerdedel side 300,-
Andre formater efter aftale.
Rabat ved gentagelse.
Farvetillæg: 800,-

Artikler og fotos
Ring eller mail os lige, hvis du
vil sende artikler eller fotos til
bladet. Vi vil meget gerne
modtage stof. Stort som småt.

Bestyrelsen og kontakt

Formand

Ove Juhl
Udbyvej 37
4780 Stege
5538 8631, formanden@defaels.dk

Næstformand

Simon Hansen
Bygaden 72, Oro
4300 Holbæk
2298 1674, bladet@defaels.dk

Carl Bisgaard
Brushjergvej 5, Trunderup
5683 Haarby
6473 3015, cab@cowi.dk

Jørgen C. Heidemann
Skovbakken 22, Skt. Klemens
5260 Odense S
6615 0402, jhe.hjem@webspeed.dk

Torben Rix
Graven 11
8000 Århus C
8612 5552, T-rix@post4.tele.dk



Foreningens sekretariat

Medlemskab, standere m.m.
Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3. t.v.
2100 København Ø
3538 0165, medlem@defaels.dk

Lokale initiativer

"Kort 112"

Bruno Jensen
AGFvej 2
8260 Viby J
Tlf 8611 5485
E-mail brj@ats.dk

"Skarøksen" Næstved

Kaj Albertsen
Yrsavej 3, 4700 Næstved
Tlf. 5373 0841

"Ø-havet", Sydfyn

Gunnar Kristensen
Odensevej 3,
Verninge
5690 Tommerup
Tlf. 6475 1631

"Kjøbenhavnske træsejlere"

Niels Laursen
laursenniels@gmail.com

Billedet på forsiden

Jørgen Heidemann havde kameraet med, da han riggede sin folkebåd og satte foreningens nye stander. Den nye måge gør sig godt, skriver Jørgen i en mail til redaktionen. Og det kan der være noget om.

Sejlerberetning i næste nr

Vi genoptager Lisbeth Koføds dejlige beretning fra de gode gamle dage og sommerturen med Helsingørjollen i næstennummer af bladet.

Stadig plads til forbedring...

DFÆL's indsats for at øge opmærksomheden om de ældre lystbåde har vakt interesse. Men det løser jo ikke problemet med de mange fine både, som står og går til.

Her har vores fotograf indfanget en meget pænt bygget juniorbåd på oplagspladsen ved søspejderne i Holbæk. Det er nogle år siden båden har set vand, og den er på vej ind i en kritisk fase, men kan endnu reddes uden alt for store armbejninger. Den stod uden overdækning i den bagende forårssol. At klædningen og

bunden ikke er mere medtaget vidner om høj byggekvalitet.

DFÆL samler stadig på fotos og fakta om ældre lystbåde med behov for nødhjælp. Tag kameraet med på sommerturen, og send dine billeder plus lidt information til redaktionen. Husk at skrive, hvor billedet er taget! Så kan vi bruge det til efteråret, hvor vi igen sætter gang i debatten om at få bevaret vores kulturarv.

-simon



Smukt bygget juniorbåd på søspejdernes oplagsplads i Holbæk. Uden beskyttelse i den bagende forårssol.

De unges åbne kapsejler

Tekst: Simon Hansen

I sidste nummer af bladet fortalte vi om SSB-båden, og nu er turen kommet til SSA-båden. Som navnet fortæller, er de to bådtyper i familie med hinanden. De er nemlig begge børn af en beslutning i 1922 på Dansk Sejlerdag om bestemmelserne for to Sydsandinaviske Klassebåde, A og B. Det var imidlertid kun A-klassen, der blev bygget til i de første år.

Til forskel fra SSB-båden, blev SSA-bådene ikke bygget som éntypebåde efter samme tegning. Til gengæld var byggerreglerne og bestemmelserne meget strenge, og derfor blev den lille snes byggede SSA-både da også ganske ens.

Navnet til trods slog båden ikke igennem i Sverige. Den forblev et rent dansk projekt, hvor det især var hos de yngre sejlere, den fik succes. Den åbne, slanke båd var som skabt til kapsejls. Båden var efter datidens begreber forholdsvis billig at bygge, og den var stærk i sin konstruktion.

Med årene svandt den aktive klasse ind, og nogle både fik bygget et ruf på.

Der dukker stadig enkelte SSA-både op i bådannonserne. Det er ikke så længe siden, en pæn SSA-båd kunne købes for 15.000,- kroner. Utrolig meget båd og sejlgæde for så få penge.

Vi hører gerne fra læsere, der har en SSA-båd, og vi er interesserede i gode fotos af båden. Mail dem til redaktionen. Læs også kommentaren på side 22 til vores artikel om SSB-båden i sidste nummer.

Kilde: Hvide Sejl, Gjellerups Forlag 1947



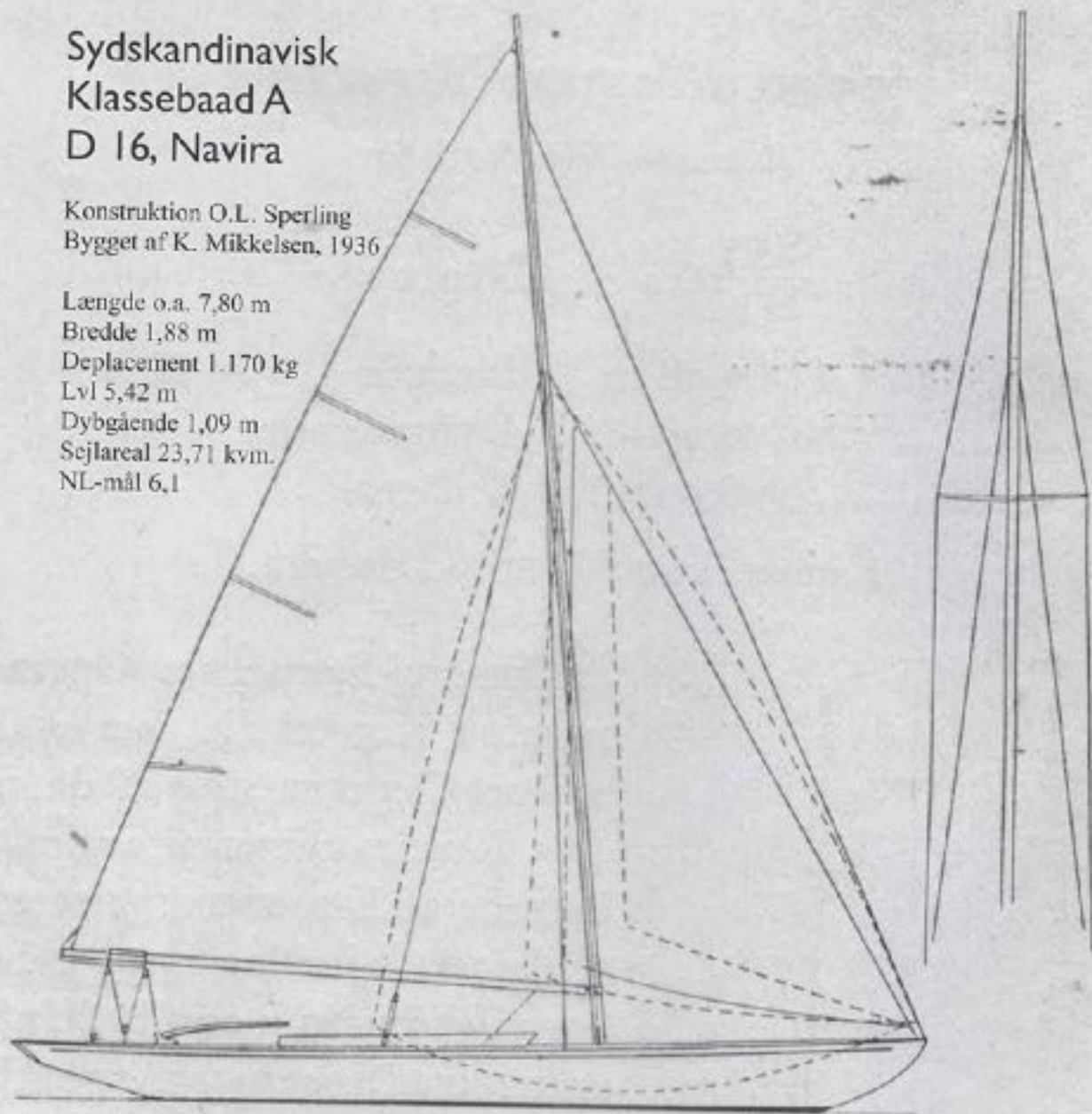
Her dyster SSA D6, Skjoldungen, med Maagen "Jenten". Som man tydeligt ser, kan SSA-båden holde bedre højde end den gaffelriggede Maage.

Klassikernes historie

Sydsandinavisk Klassebaad A D 16, Navira

Konstruktion O.L. Sperling
Bygget af K. Mikkelsen, 1936

Længde o.a. 7,80 m
Bredde 1,88 m
Deplacement 1.170 kg
Lvl 5,42 m
Dybgående 1,09 m
Sejlareal 23,71 kvm.
NL-mål 6,1



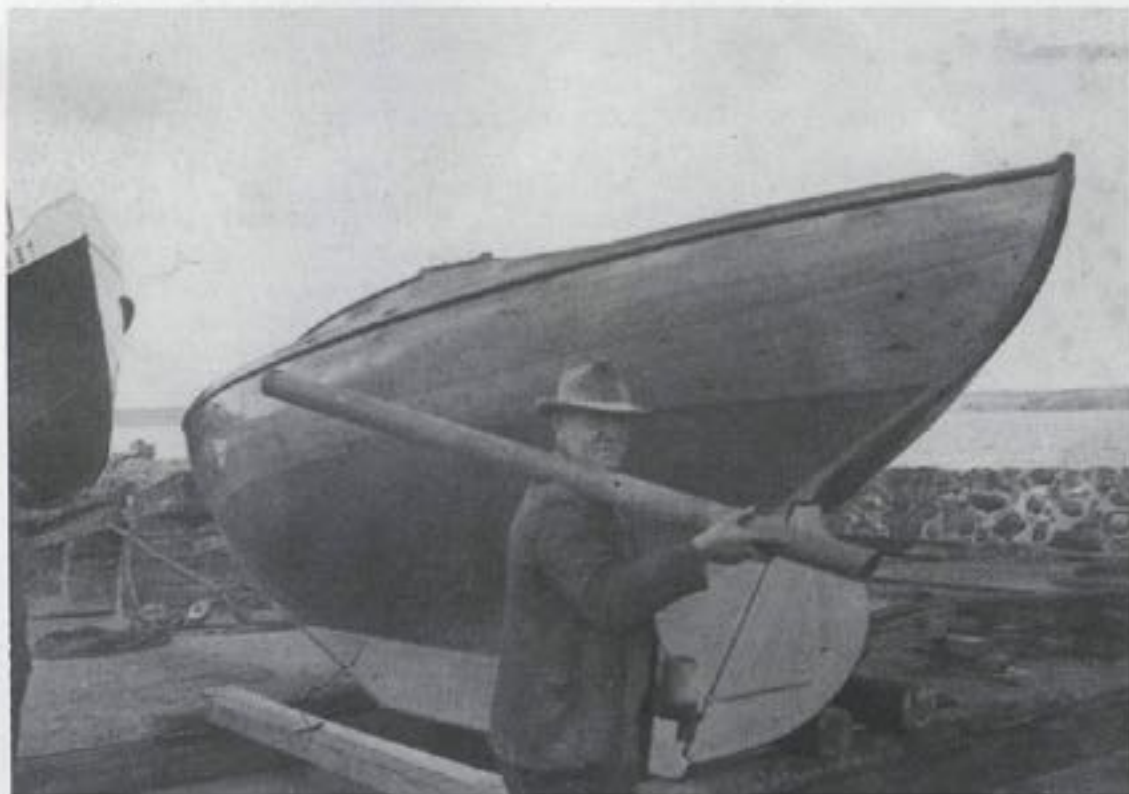
Tandlægens sejlbåd

Af Simon Hansen

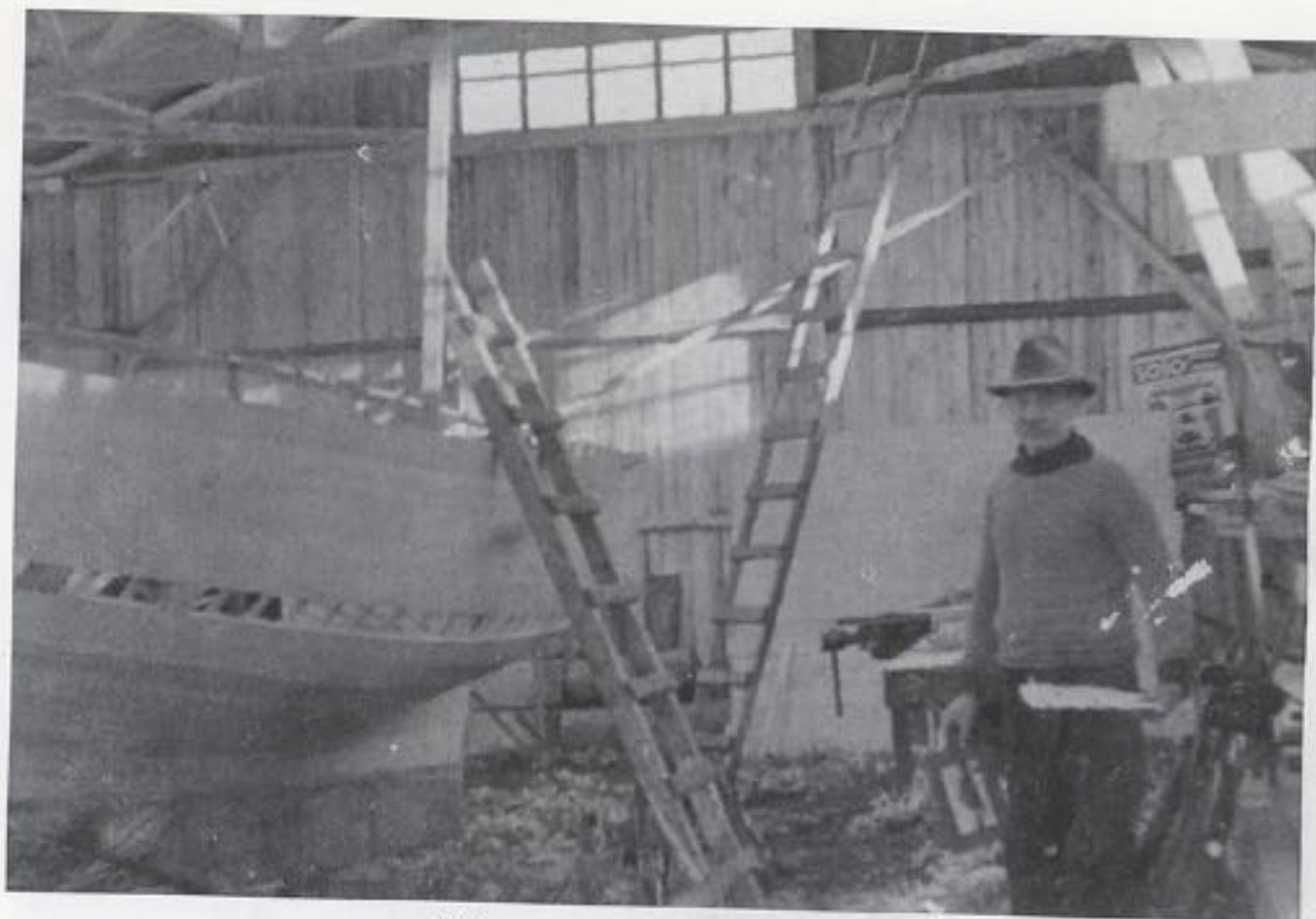
Georg Berg var en af de store danske bådkonstruktører, og spidsgatteren var hans speciale. Han var berøgtet for at stille meget store krav til de bådebyggere, der skulle arbejde efter hans tegninger, og måske er det derfor, så mange af dem sejler endnu.

Tandlæge Rasmussen i Holbæk valgte netop Berg

som konstruktør, da han ville have bygget sig en ny lystbåd. Hvorfor det så ikke blev en af Bergs sædvanlige spidsgatter-konstruktioner, kan man kun gætte om. Måske var det de helt særlige muligheder for sejlads, som Isfjorden byder på, der afgjorde sagen. I hvert fald blev den nye båd bestilt og konstrueret som en spidsgatter med kanohæk. Den slags tegnede Berg kun nogle ganske få af i hele sin karriere. Kanohæk-



Bådebygger Harald Wilhansen i Holbæk har Tandra II klar til søsætning i 1938. Nybygningen står blanklakeret med den karakteristiske kanohæk flot struttende.



Bådebyggeren er ved at planke Tantra II op på H. Willumsens badeværft i Holbæk.

ken har aldrig fået stor popularitet blandt danske lystbåde, selv om denne hæk er mere almindelige i andre lande.

Bådelaug på 19 anparter købte Tandra II

Fra søsætningen af Tandra II i 1938 har båden oplevet en hel række forskellige ejere, før den i 2003 blev købt tilbage til Holbæk af en gruppe lokale entusiaster. Hele 19 anparter blev skudt i købet, og dermed

var Holbækbåden sikret et otium i gode, gammelkendte farvande.

- Det var jo en god måde at få skabt bred interesse for båden, fortæller en af ejerne, Lars Kure Hansen. Medens DFÆL-bladet er på besøg, har han travlt med at få styr på den sidste klargøring før søsætningen. Roret er afmonteret og er ved at blive renskrabet.

- Vi har ændret lidt på ejeransvaret, så vi nu er tre ejere, men der er stadig en stor støtteforening om-



Lars Kure Hansen har travlt med at få roret gjort klar (i.h.). Båden har i øvrigt aldrig haft indenbords motor installeret. (i.v.).



kring båden, fortæller Lars. Båden er bygget traditionelt af fyr på eg og ask. Kun hækken er udpræget anderledes, end man ellers er vant til på en dansk spids-gatter. Roret er ikke som ellers hængslet uden på agterstævnen, men sidder indvendigt som på en kutter. Et lille agterdæk indeholder også rorstammen, der føres ud gennem agterstævnen. På dækket er der en lille luge, så man kan komme til omkring rorstammen, og i øvrigt har et glimrende stuverum til fendere og andet godt.

Båden er i almindelig brugsstand, sund men ikke prangende. Store dele af den originale mahogniap-tering er bevaret, medens det oprindelige lærredsdæk er skiftet ud med et moderne materiale.

Den lange overbygning er original og indikerer tur-båd. Derfor er der god plads om læ.

Tandra II er typisk for sin tid

Tandra II er meget karakteristisk for sin tid. Hun er skipperens ønske om en skræddersyet båd. Sådanne

både, hvor der kun fandtes den ene, var snarere reglen end undtagelsen i tiden før de store seriebyggerier begyndte. Og formentlig med Folkebåden som den første serielignende produktion af ens træsejlbåde.

Bådhistorisk er disse individualistiske både gået lidt i glemmebogen. På lystfartøjsmuseerne er det klassebådene, der huserer, og man får let det indtryk, at de danske lystbådes historie, er kapsejladens og især klassebådenes historie. Men Tandra II minder os om, at sådan var det så langt fra. Kigger man i gamle bådregistre, f.eks. det store register fra 1937, kan man hurtigt tælle sig frem til, at de individuelt byggede både så klart er i overtal.

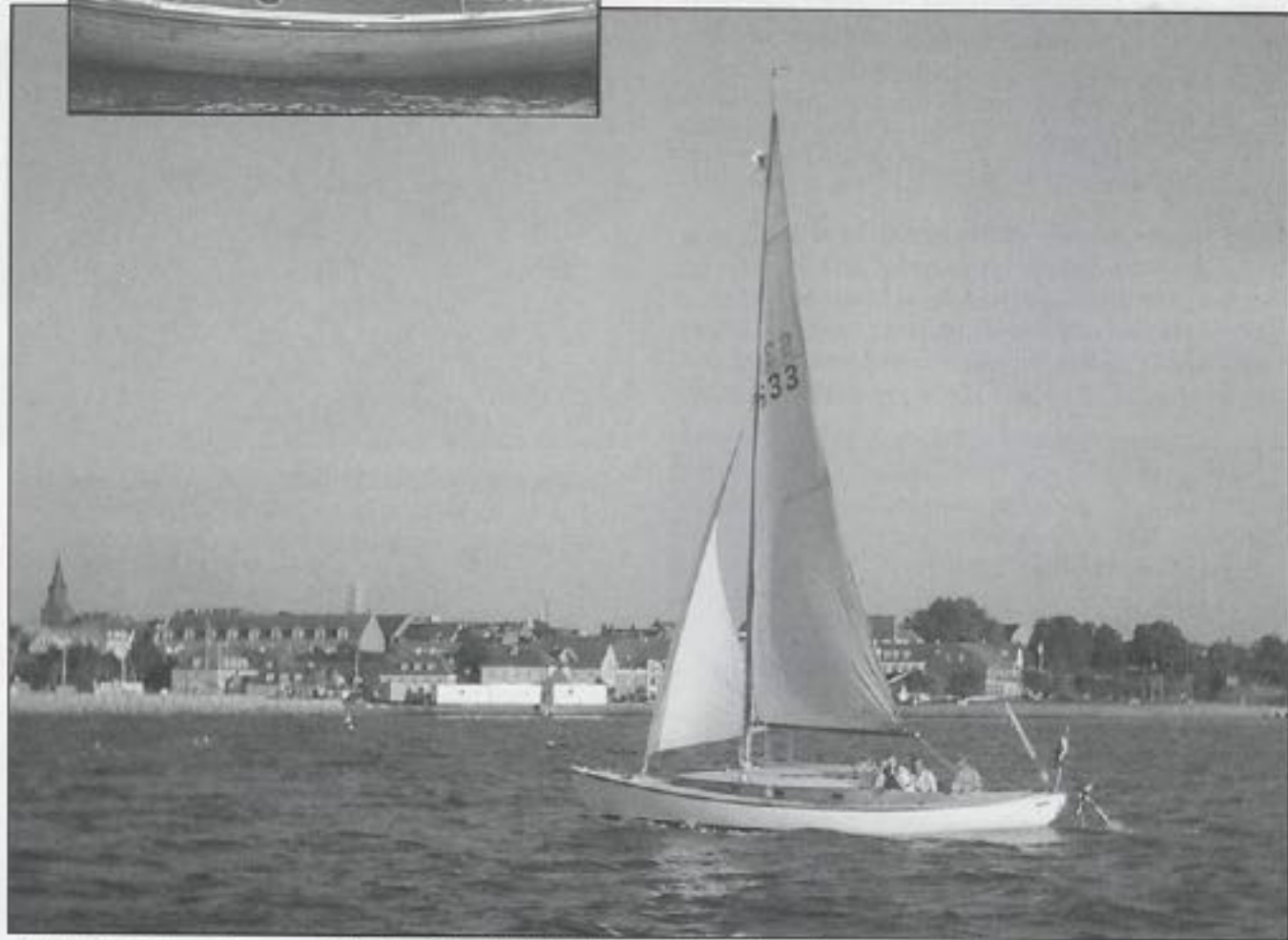
Med sin kanohæk finder Tandra II sig særdeles godt til rette i fjordvandene. Her står sjældent sø af betydning, til gengæld er vinden ofte frisk, så for Tandra II og besætningen er det den rene skærgårdssejlad. Historien har vist, at kombinationen af tandlæge A. C. Rasmussen, bådkonstruktør Georg Berg og bådebygger H. Willumsen ikke var så ringe endda!



Kan du hjælpe Tandra II?

Bådlaugene omkring Tandra II er meget interesseret i at høre om Tandra I og Tandra III. Den sidste skulle være sporet, men den første er ind til videre en velbevaret hemmelighed. Alle tre er spidsgattere, bygget på bestilling af tandlæge A.C. Rasmussen i Holbæk, og efter sigende tegnet af Georg Berg.

Kontakt bådlaugene på: larskure@hotmail.com



Tandra II på en god lænser på fjorden ud for Holbæk. Øverst er det tandlæge Rasmussen, der holder samme kurs.

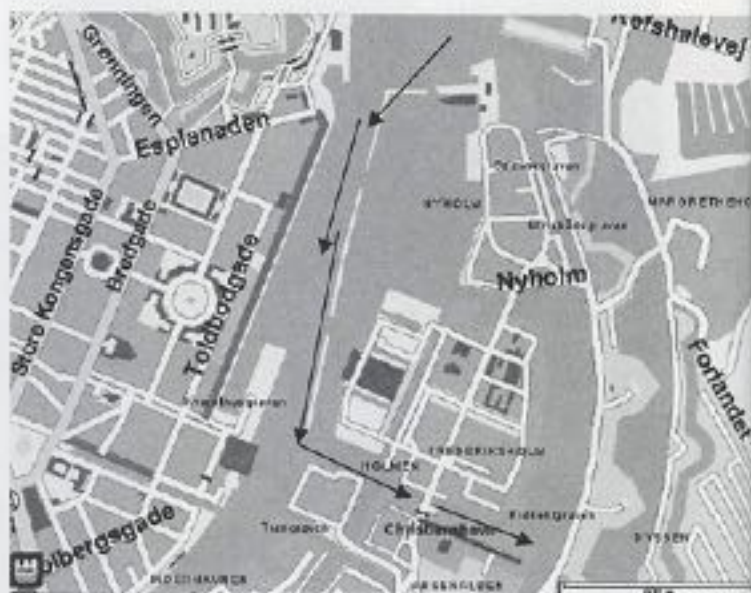
Stævne på Holmen 5. til 8. juli

DFÆL inviterer til sommerstævne 2007. Denne gang forgår det på Holmen i København og i et tæt samarbejde med det lokale "Bådlaug Halvtolv". Der venter nogle spændende dage, for stævnet finder sted inde på et område, hvor man normalt ikke kan komme ind med en sejlbåd. Men til ære for os hejser det lokale brolaug klapbroen og lader os slippe ind i det gamle bassin ved kanonbådsskurene.

Dette stævne kræver særlig opmærksomhed
Så lad det være sagt med det samme: Det kræver skærpet opmærksomhed at deltage i årets sommerstævne. Du skal tilmelde dig stævnet i tide, og du skal nøje følge de sejlinstruktioner, som vi sender til dig lige før stævnet. Ikke fordi det er svært, men du kan



Idyl midt i kongens København. Bebyggelsen Halvtolv, og det smukke kanonbådsskur, som bliver stævnets centrum.



Her er indsejlingen antydnet. Du får detaljerede instruktioner, når du har meldt dig til. Naboer er Holmen, Operaen, Amalienborg og Christiania. Hvem sagde centralt..?

simpelthen ikke komme ind til stævnet, uden at kende proceduren.

Og ikke nok med det. Når du så er kommet godt ind i det smukke bassin, hvor de historiske kanonbådsskure er et flot skue, og du har udsigt til Christianis volde på den anden, skal du bruge hækanker for at kunne fortoje. Vi kommer til at ligge lidt trangt med bådene, men til gengæld må det blive et af de hyggeligste stævner i nyere tid.

Så meld dig til i tide, følg instruktionerne, så lover vi dig et stævne, du sent vil glemme.

Stævneprogram

Torsdag 5. juli - Ankomstdag

15.00 Bureauet åbner

17.00 Stævnet åbner - Bryggeøl/vand, Velkomst

Vi hejser den store Mågestander og bådene hejser signalflagene til "Festlig Flagning over Toppene" indenfor alm. flagtid hver dag under stævnet.

Derefter festligt samvær.

Fredag 6. juli - Hyggedag

08.00-10.00 Morgenbord

10.00 Bedømmelse af både

10 - 16 Forskellige arrangerede aktiviteter, bl.a. Åbent Hus for DFÆL på Øresundsmiljøskolen, spændende for voksne og børn.

19.30 Sommermøde

Lørdag 7. juli - Festdag

08.00-10.00 Morgenbord

10.00 Skippermøde

13.00 Vi sejler ud i havnen - bådene sendes afsted af Københavns Overborgmester, Ritt Bjerregaard.

14.00 Præsentationssejlsads samt evt. kapsejlsads

18.30 Festmiddag - festaften med underholdning

20.30 Uddeling af præmier

Søndag 8. juli - Farvoldag

08.00-10.00 Morgenbord

10.00 Præmieuddeling fra kapsejlsadsen

Efter præmieuddeling afsluttes stævnet (og "Festlig Flagning" ophører).

Sjov alle dage

Baadlauget Halvtolv og andre lokale vil hjælpe med forskelligt sjov alle stævnedage. Det lokale travaljelaug inviterer til roning og Halvtolvs motorjolle ta'r os med på rundture til alle de listige steder i området. For dem der synes det er rigeligt at hygge sig ved båden og det smukke Kanonbådsskur, holder Halvtolv baren åben med iskold fadøl i hanerne. Om aftenen tændes der op i den store grill.

Tilmelding og pris

Tilmelding senest 5. juni!

Du skal tilmelde dig senest en måned før stævnet, altså den 5. juni. Det gør du nemmest på DFÆL's hjemmeside, www.defaele.dk eller med en mail til Ove Juhl på: formanden@defaele.dk

Du kan også ringe på: 5538 8631.

Oplys navn, adresse, telefon, bådens navn og størrelse samt antal deltagere, voksne og børn.

Priser

Båden koster 250,- kroner.

Hver voksen deltager koster 250,- kroner.

Hvert barn (under 16 år) koster 125,- kroner.

Betaling

Du betaler, når du er ankommet til stævnet. Hvis du har meldt dig til, men ikke kommer, skal du betale for middagen alligevel, med mindre du har meldt fra senest den 28. juni. Det er nemlig seneste dato vi kan ændre vores bestilling til køkkenet.

Stævnets økonomi

Vi betaler ikke havnepenge, når vi ligger hos Baadlauget Halvtolv. Derimod skal vi betale for leje af hal og for toilet- og badvogne. Økonomien balancerer, hvis der er 150 personer til middagen, og giver et mindre underskud, hvis vi er færre.

Mød folkene fra Halvtolv

Bebyggelsen og baadlauget med det sjove navn kan du læse mere om på hjemmesiderne:

www.baadlauget-halvtolv.dk

www.halvtolv.dk

Og ellers kan du glæde dig til at møde folkene fra Baadlauget Halvtolv ved stævnet, hvor de også deltager i festmiddagen.

"Da jeg mødte Alfred Benzon..."

Denne lille artikel er taget fra Dansk Sejlerblad Nummer 9, 16. April 1937. Artiklen synes så god, at denne måtte bringes i vores medlemsblad. Den rummer humor og historie, om denne A. Benzon der unægtelig har betydet meget for den tidlige sejlsport herhjemme såvel som i udlandet. Læn Dem tilbage og nyd denne velfortalte lille artikel. Dette indlæg er tænkt som en del af en serie, idet samme forfatter tillige har skrevet om f.eks. Ado von Lindholm og vores "sejler-konge" m.fl. Specielt artiklen om Lindholm er nævneværdig og indeholder ganske meget humor.

Fundet og indskrevet af Jacob Frølich.



Alfred Benzon.

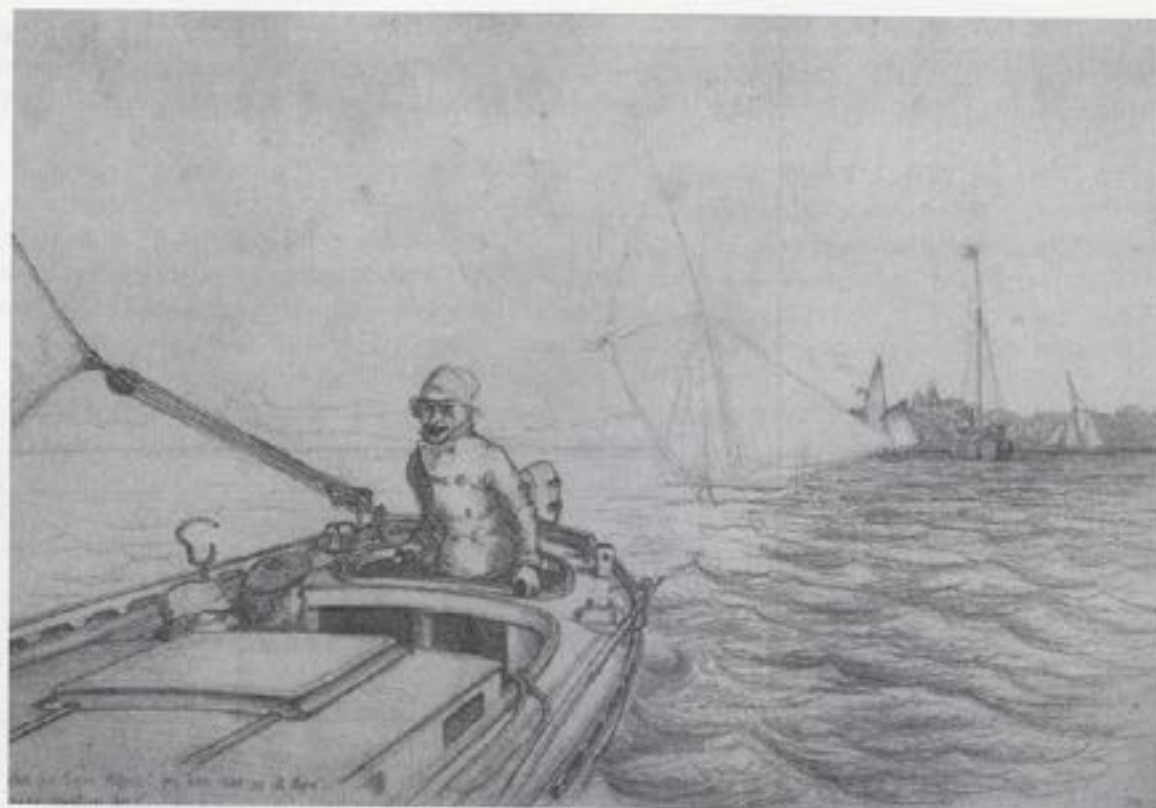
Den betydeligste Personlighed jeg har mødt indenfor Sejlsporten er utvivlsomt Alfred Benzon. Med "den betydeligste" mener jeg her den for Sporten mest betydende – ihvorvel Alfred benzon ogsaa paa andre Omraader, f.eks. Kunstens, kommunalpolitikens, Erhvervslivets og den faglige Organisation, var en fremstaaende Skikkelse.

Som Sejlsportsmand var han en behændig og fremsynet Konstruktor (ogsaa en strålende Debattør), men mest Tak skylder dansk Sejlsport ham for hans Arbejde paa Maalereglernes Omraade. At Danmark har kunnet hævde saa smuk – ofte ledende – en Plads her, skyldes hovedsagelig Alfred Benzons Indsats.

I begyndelsen af 1890'erne møder vi første Gang Alfred Benzon som en af "de store Kanoner" paa maaleregel-Diskussionens Valplads, men allerede tidligere var han kendt som baade Sejler, som Skribent, bl.a. i "Dansk Sportstidende", og kyndig "Maal"-Mand. I 1893 afholdtes den første Københavnskonference om Maaling af Lystfartøjer, og Forhandlingerne her og senere førte til den af Alfr. Benzon foreslaaende Sejltons-Regel, i hvilken man for første Gang møder Sejlareal og Gird i "Kgl. Danske Yachtklubs" Maaleformel. Da denne Maaleformels Levetid saa var udløbet i 1898, indbød K.D.Y. til en konference i København, og her vedtoges to Formler – begge lineære – én for "Krydsere" (Turbaade og én for Racere (Kapsejlere). Det var Sejllængde-Formlerne (S.L.). Vi møder her som et nyt Element d – Benzons "geniale lille d", som er Forskellen mellem Spant-

Karikatur af
Alfred Ben-
zon: I ven-
stre hjørne
står skrevet:
"Væk for
Satan Alfred!
Jeg kan ikke
se at styre
naar du
staar der!!"

Kilde: Han-
dels & Sø-
fartsmuseet,
Kronborg.



girden (G) og Kædegirden, eller Retgirden – samt Fribordshøjden (F). Racer-Formlen fik kun en kort Levetid, allerede i 1903 vedtog man paa en ny Konference i København at undlive den, medens Krydser-Formlen, som havde fostret gode Fartøjstyper, bibeholdtes. Imidlertid stod det engelske Maal for Udløb i 1907, og paa en international Konference i London i 1906 dannedes "International Yacht Racing Union" og man vedtog det internationale Maal, "Metermaalet", hvis Formel var:

$$\frac{L + B + \frac{1}{2}G + 3d + \frac{1}{2}\sqrt{s} - F}{2}$$

Samtidig inførtes Byggebestemmelser (scantlings) for skroget og, noget senere, et ligeledes af Alfred Benzon fremsat nationalt Maal, N.L.-Maalet. Begge Maal har – med viss Ændinger (bl.a. ogsaa med en provisorisk fælles-nordisk Omformning under Verdenskrigen) – vist sig levedygtige.

At Alfred Benzon her var en ledende Star – for at bruge et moderne Udtryk – og at den internationale Maa-lerregel i betydeligt Mon var Kød af hans Kød og Blod af hans Blod, kan ikke bestrides. Han var paa internationale Sejlermøder absolut førende. Han talte ikke helt godt Engelsk, han var ikke ubetinget "Charmeur". Men han "kunde sit Kram", hans Per-

sonlighed gjorde Indtryk og skaffede hans Tanker Vej frem. Han var i det hele – baade hjemme og ude – en Sejlsportens Høvding og Fører. Man mindes endnu med et Smil hans nært venskabelige Forhold til den tyske Sejlsports Skaber, Kejser Wilhelm II, der bl.a. fik Udtryk i "Blæksprutte"-Neuruppineren om hans Optræden i Kieler-uge:

"Wohin der Kaiser sich beweger ihm immer folgt der Apotheker..."

Indenfor den hjemlige Sejler Verden var Benzon ofte et modsigelsens Tegn, og der stod svære Kampe melle ham og hans svorne Modstandere, Konsul Broberg og Professor Kroman. Kamp-Bulderet fra K.D.Y.'s Generelforsamlinger – bl.a. Spørgsmaalet om Konsul Brobergs Eksklusion af K.D.Y. (fordi han havde kaldt Bestyrelsens Medlemmer "Torskepander") – gav endog Genlyd i Sommerrevyernes Viser. Men intet formaaede at røkke A. B.; hans klare Hoved, hans rappe Tunge og Skarpe Pen bragte ham stedse Sejren. Lige nævnes bør det ogsaa, at det væsentligt var Benzon, der i sin tredobbelte Incarnation som Medlem af Borgerrepræsentationen, af Tusborgs Bestyrelse og af K.D.Y.'s Bestyrelse fik Sagen vedrørende Rejsningen af det nye Klubhus paa Langelinie (paa den tidligere Pinnebergske Bastion) til at glide.

Som Konstruktor gjorde Alfred Benzon sig først bemærket ved Tegningen af "Mabel" i 1892. Det var en Herreshoff-"Affødning", Pioneren for "Skebougens" og de andre Gloriana-Forteelser herhjemme. Nærmest et grimt Bæst med fyldig Boug og en spids Hæk. Man paastod, at det ikke var muligt at rebe i "Mabel" med mindre man ankrede, thi man kunde ikke naa ud til Nokken af den lange Bom og gøre Stikbouten fast uden i Jolle. Der var vist ogsaa noget om, at den var tilbøjelig til at suge Agterskibet ned. Men den var et Fænomen, den var alle sine Konkurrenter overlegen, og den fortjæner ærligt en Position som Indvarsler af en Yachtkonstruktionens Ny-Tid

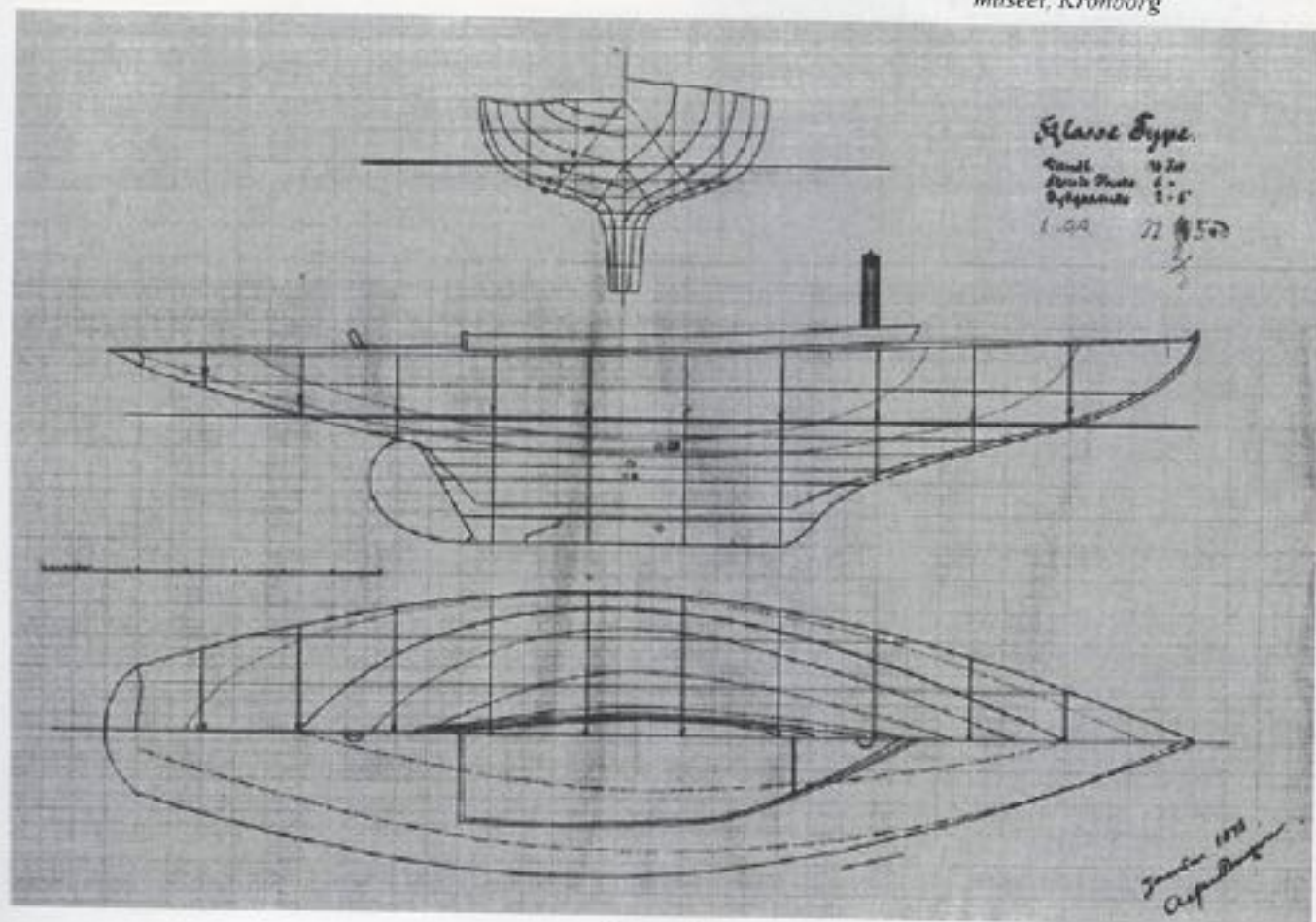
her i Landet. Blandt de mest bemærkelsesværdige af Alfred Benzon Konstruktioner derefter maa nævnes 4-Tonneren "Leif" (oprindelig halvdækket, bygget til Apoteker Damgaard i Vejle) en hurtig og ganske køn Baad (endnu i full swing). Endvidere den meget flade, overordentlig hurtige Sværdbaad "Enten-Eller", der vandt nordisk Ry som Pokalsluger, samt i (1904) "Paradox" (som nu lufter en Bermuda.Rig) var ikke nogen Skønheds-Aabenbaring, Benzon var her "gået ind for" en bred Hæk med Spejl, men det var ubetinget en hurtig og god Baad.

Størst Fortjeneste som Konstruktor indlagde Alfred Benzon sig dog ved Skabelsen af Entype-Baadene af forskellige Klasser. Først (i 1898-99) "Ællingerne" (23 Fod o. a., Sejlareal ca. 240 Kvadratfod), fortræffelige, kønne og velsejlende 2 Mands-Baade, med hvilke der i mange Aar blev drevet fin Sejlsport. Derefter (i 1900) "Ternerne", omtrent dobbelt saa drægtige som "Ællingerne" (28 Fod 4 Tom. Overalt, Sejlareal ca. 400 Kvadratfod);knap saa kønne som "Ællingerne", lidt korte og tykke og aldrig saa populære som deres mindreSøstre. Og saa, en halv Snes Aar senere, "Maagerne", i Størrelse mellem "Ællingerne" og "Ternerne". "Maagerne" vandt forholdsvis stor Udbredelse, de var et billige, ganske kønne og hændige Baade, og de har hævdet der Popularitet gennem Aarene, så at de endnu optræder hyppigt paa Kapsejlsbanerne (flere nu med Bermuda-Rig) og afholder deres særlige Stævner. Hverken Dragernes eller de forskellige Særklasse-Baadens Fremkomst har formaaet at stække "Maagerne"s Vinger. De sidste baade, der udgik fra Alfred Benzons Tegnebrædt, var vist nok Konsortiums-Seksmeteren "Tit-tit" (1912) og "Edie" (1913), tegnet til Grosserer P. G. Munck. Men Alfred Benzon forlod aldrig Sejlsporten. Endnu i sine sidste Aar virkede han som Dommer – og en yderst fornøjelig Dommer, fuld af Lune og Vid, en glimrende Fortæller om dansk Sejlerlivs og gammelkøbenhavnske Borgerlivs Pudsigheder - og

som aktiv Deltager i Maale-Konferencer i Udlandet.
 Paa Mindetavlen over dansk Sejlsports Store vil Al-
 fred Benzons Navn altid tegne sig med lysende Glans.

Linletegning af Danmarks første
 entypebåd "Ællingen". Dateret
 januar 1898.

Kilde: Handels & Søfarts-
 museet, Kronborg



På sporet af en folkebåd

Af Jørgen Heidemann

Her lidt om en af de første danskbyggede folkebåde. Historiens tilblivelse startede, da Simon, vor ankermand på bevaringsprojektet, for et års tid siden mødtes med folketingets kulturudvalg for at forklare om projektets formål og – en passant – af fhv. kulturminister Elsebeth Gerner-Nielsen blev spurgt, om vi vidste noget om, hvor F D 3, som hun en gangs sejlede med, var blevet af. Det blev begyndelsen til et lille eftersøgningsjob, der endte med opklaring. Men først skulle vi "så gruelig meget igennem", som H.C. Andersen skriver om noget helt andet.



Hvor en min båd..?

Eftersøgningen starter

Mest nærliggende: Dansk Folkebådsklubs register. Nyeste udgave 2006 oplyser: Jens Heinze, Hamburg. Men det gjorde min ældste udgave (1989) også, så det var nok ikke aktuelt mere. Og både, der er gået til udlandet, har man ikke styr på.

Spørgsmål til den tyske folkebådsklub gav ingen respons. Men det kunne da være, at Freundeskreis Klassische Yachte, vor tyske søsterorganisation, kunne hjælpe med at efterlyse den? – det ville de da gerne, skrev Wilfrid Horns. Den har stået i deres register fra midt 1990-erne, men nuværende vides ikke, efterlyser den så på deres hjemmeside www.fky.org. Fundet!

Der kom mail fra en tysker

Så skete der noget: 11 maj kom en mail fra Bernd Neumann, tidligere folkebådssejler i F G 316:

"... F G 3 er så vidt jeg ved solgt til Bremen. Hr Heinze bor i dag i Neustadt og er medlem af Niendorfer Yacht-Club..." Via denne klub kom svar fra Dr. Jens Heinze:

"Jeg købte F D 3 i 1987 i Eckernförde af 'Holy' Dittich. Båden var næsten død, havde stået 6 år tørt, i sol og blæst mellem andre både. Alle sagde, jeg var tosset, men det var min eneste chance for at få en nordisk folkebåd.

Under restaureringen fandt jeg det originale nummer under mange forskellige lag maling i kahitsforvæggen F D 3 ...4 T.

Fjernede al maling ind- og udvendigt, fjernede hele dækket, skiftede de øverste bord (svært at finde 50 år gammel gran til nye planker) og efter 1 år blev JACARANDA sat i vandet. Sikken en overraskelse: Hun svømmede! Hun svømmede for mig og jeg svømmede for hende omkring 15 år.

Da der så kom en hund til, blev det trods al kærlighed til skibet for trangt. JACARANDA sejler nu på Weser."

Fortsatte 2 dage senere:

"2PS: vi sejlede JACARANDA med et tyske nummer F G 3. Vi mødte for mange år siden en anden folkebåd med sejlnummer F G 3 i Travemünde, men den var bygget 1957 i Danmark og så ikke godt ud, øsen var et meget vigtigt redskab."

Så vidt Jens Heinze, der først efter adskillige forsøg

sidst i august fik formidlet kontakten til nuværende ejer, Rudi, der egentlig hedder Rudolf Schmiedeskamp. Og altså bor ved Bremen og sejler på Weser.

Facts om F G 3 Jacanandra:

Bygget Århus Yachtværft 1946, Dansk Folkebådsklub har registreret den under navnet BONNY, i DFÆL er den 1994 registreret som båd nr 471 ARGO (tilhørende Berd Ahlsdorf) og tidligere navn HELEN.

Peter Pan borte, så FD 3 er den ældste



Denne opklaring gav iøvrigt lyst til at finde ud af, hvad der var blevet af den allerførste danskbyggede folkebåd, F D 1 "Peter Pan" fra Børresens bådbyggeri i Vejle, 1943.

Det har været almindeligt kendt, at den ret tidligt blev eksporteret til USA. Det var vist i den periode i 1950-erne, da driftige bådmæglere – til nogles fortrydelse – forestod en omfattende eksport af gode danske både.

Danske folkebådssejlere, der har deltaget i sejladsen i San Francisco-bugten har først i 1990-erne berettet, at den sejlede endnu derovre.

Det måtte lige checkes!

Fik mailkontakt til Bill Madison, formand for San Francisco Bay Folkboat Association, som bekræftede, at det gjorde den indtil for ca 10 år siden, under nyt navn "Old One", men af ejeren da blev meldt savnet – stjålet eller drevet bort vides ikke.

Lidt trist, men hermed kan vi anse F G 3 "Jacaranda" som den ældste danskbyggede folkebåd

(F D 2 "Gill" er jo svenskbygget).

Herefter skal vi frem til nr 9, "Skovser", for at finde kendte eksemplarer af de første. Den står på land ved Vesterø Værft (Læsø), som har tænkt at restaurere den så nær det originale som muligt og iøvrigt beholde den som museumsgenstand. Også den er bygget i 1946 på Århus Yachtværft, der tilsyneladende lige efter krigens ophør har satset stærkt på folkebåde. Hele 11 stk. 1946-47!

Småt & godt fra foreningen

T-shirts og andet godt

Vores flotte nye Måge er kommet på standere, T-shirts og klistermærker. Se standeren på forsiden! Du kan bestille hos vores sekretariat, Birte Molbech Holstebrogade 4, 3.t.v.
2100 København Ø
3538 0165, medlem@defaele.dk

Den nye stander fås i 2 størrelser:
Lille 20 X 45 cm.
Stor 30 X 67,5 cm.

Velkommen til nye medlemmer

Foreningen bliver ved med at få nye medlemmer. Vi byder jer et varmt velkommen og glæder os til at mødes både på vand og på land.

Lotte og Claus Engslet
Nordgade 35
5762 V. Skerninge
Spidsgatter Bamse

Jørn Møller
Snedkervej 17
6740 Bramming
Motorbåd Selma III

Holger Petersen

Buggesgade 19
5502 Middelfart
Nordisk Folkebåd Kuling

Ole Knudsen
Halvtolv 11
1436 København K
MortorYacht Caprice
og Chalup Hejmdal

Ny Båd
Arne Sylvester har solgt Spidsgatter Bamse og har fået ny båd, en Hillyard med navnet Sylvig. Se også Sylvigs hjemmeside www.sylvig.dk

Generalforsamling

Referat af Generalforsamling d. 31. marts 2007
Sted: Sejlklubben Bugten's lokaler i Århus.
Ove Juhl (OJu) bød velkommen til de ca. 20-25 fremmødte medlemmer.

1. Valg af dirigent.

OJu foreslog John Rauth Knudsen (JRK) som dirigent - JRK blev valgt.

JRK konstaterede generalforsamlingen lovligt indkaldt i henhold til vedtægterne ved udsendelse af DFÆL-bladet nr 91 mere end 14 dage før generalforsamlingen. Ingen bemærkninger til dagsordenen. Herefter blev Jørgen Heidemann blev valgt til referent.

2. Bestyrelsens beretning for det forløbne år v/ OJu
Beretningen er tilgået alle i DFÆL-Bladet nr. 91, februar/marts 2007, derfor kun summarisk berøring af enkelte emner.

Vi har haft et godt år, der er fragået 25 og tilgået 43 medlemmer, antal 351 primo 2007.

Bladet er fra og med nr 91 udkommet i nyt format. Internet-registeret er fornyet, OJu har været glad for mange tilbagemeldinger med supplerende oplysninger forinden.

Design-program: Nyt logo er udviklet, det bruges fremover både på blad, i dokumenter og på standere. Knud Isager bemærkede, at standerændring er meget usædvanligt, kun sket 1 gang (KDY 1891), det burde efter hans mening have været en generalforsamlingsbeslutning, men fandt iøvrigt designet flot og bladet OK.

JRK: det har givet et enormt løft – har selv tidligere prøvet, fandt opgaven umulig.

Bestyrelsens beretning blev herefter godkendt.

3. Planer for det kommende år.

DFÆL's sommerstævne afholdes i år i København, på Holmen, 5 - 8. juli. Simon Hansen, der er vor "tovholder" på stævnet, efterlyste praktisk hjælp og sparringspartnere af især medlemmer i Københavnsområdet.

Der arbejdes med et nyt trykt register - forventes udsendt i år. Ligeledes videreudvikling af hjemmesiden, vi får efterhånden de fleste indmeldelser (ref.: og stævnetilmeldinger) via hjemmesiden.

Simon Hansen (SH) oplyste om bevaringssagen, at rapporten fra sidste år tilgik bl. a. politikere for at åbne opmærksomheden om sagen. DFÆL er nu inddraget som deltagere i Skibsbevaringsfonden med SH som vor repræsentant, foreløbigt på observatør-basis. Først drejer det sig om at få lystbådene med på programmet. Håber på, at vor deltagelse fører frem til en

samlet registrering af alle landets ældre fartøjer, hvilket nødvendiggør hjælp til kortlægning – evt. med hjælp fra museet i Helsingør.

Inviterer tillige folketingspolitikere til besøg ved Holmen-stævnet, hvor Københavns overborgmester medvirker.

Torben Rix (TR) supplerede om designprogrammet, at udover det nu kendte er der påbegyndt fremstilling af identifikationsskilte til bådene. Egentlig planlagt leveret til generalforsamlingen, men de er knapt færdige endnu. Ovale, messingstøbte, 8,5 cm høje 12,5 cm lange med det nye logo og indgraverede bådnumre.

Placeringsmuligheder drøftet i bestyrelsen. TR synes, det bør sidde synligt som "signal" – andre har andre idéer. Det er naturligvis frit for hver enkelt om, og hvor det skal være.

OJu : det er meningen, at skiltet følger båden, ikke nuværende ejer. Foreslår at bådnummeret tillige indhugges i båden.

Knud Isager: også ved salg til udlandet ?

SH: god idé at lade det følge med ved evt. salg til udland; kan være hjælp til senere identifikation.

4. Godkendelse af regnskab.

Regnskabet - gengivet alle i DFÆL-Bladet nr. 91, februar/marts 2007 (og udskrifter fremlagt), derfor kun summarisk berøring af enkelte emner.

Porto-posten, der lå lidt højt, er efterfølgende analyseret. Sommerstævneregnskabet eftergået, vendt fra et lille underskud til et lille overskud.

SH: annonceindtægter er en god post ! – takket være hjemmesiden, der hjælper godt på omsætningen. Allerede nu næsten nået op på hele årets budget efter kun 1 nummer af bladet.

Regnskab og budget herefter godkendt.

5. Behandling af indkomne forslag. Udgår - der er ikke indkommet nogen forslag.

6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
Bestyrelsen foreslog uændret kontingent, hvilket blev vedtaget.

7. Valg af formand. Udgår – er ikke på valg i år

8. Valg af bestyrelsesmedlemmer.

Torben Rix og Jørgen Heidemann var på valg - og begge villige til genvalg. Begge blev genvalgt.

9. Valg af bestyrelsessuppleant.

Gunnar Kristensen var på valg – villig til genvalg. Genvalgt

10. Valg af revisor/revisorsuppleant.

På valg som revisor var Poul Silberg – villig til genvalg. Genvalgt

11. Eventuelt.

Johan Brydegaard (Knarr DEN 48 "Rapp"): Agiterede for Svendborg Classic Regatta.

OJu: Bo Vigelsø (S 30 DEN 7 "Ibi") har påtaget sig DFÆL representation i SCR.

Lotte Vestergaard ("Duen" af Assens), medarrangør af sommerstævne 2008 i Assens: er stævneugen lidt tidligt ? OJu: traditionelt altid på dette tidspunkt

Afslutning

JRK erklærede herefter generalforsamlingen for slut, hvorefter OJu rundede af og takkede for en god generalforsamling.

Odense, 20 april 2007, Jørgen C. Heidemann



Et brev fra vores sekretær...

Kære dejlige træbådsejere, jeg håber I er godt i gang med at klargøre jeres dejlige "skuder" og at I har fået tilsendt en stander, modtaget foreningens blad, eller hvad I nu har bestilt, og sidst men ikke mindst, har BETALT JERES KONTINGENT (forfaldt til betaling 31.1.07) hvis ikke, kan I nå det endnu. Der er stadig en del restancer.

Alle som ikke har betalt inden 25.5.07, vil blive slettet som medlem.

Somme tider kan det være svært, at se hvor betalingerne kommer fra, måske er det en venlig sjæl (som regel en kvinde, med et helt andet navn, der betaler uden at skrive hvem der er det "lykkelige" medlem! Altså, anfør venligst medlemsnr. som står på bagsiden af bladet. Så mange oplysninger som muligt, letter arbejdet. På alle blade står der følgende: 91868 8245, det er Post-Dk's registrering. Det er IKKE medlemsnr. Kun det efterfølgende som eksempelvis kan være: "1207-000", er medlemsnr. Måske lyder det lidt kryptisk, men sådan er det bare.

Det kan også ske, at der som meddelelse bare står: Peter Jensen, nyt medlem. Det kommer jeg jo ikke langt med, vel!

Det var bare lidt fra dagligdagen i sekretariatet.

Kærlig hilsen Birte

Trætojære forbydes alligevel ikke

Fyrretrætojære er et vigtig middel, der bruges f.eks. til bevaring af gamle bygninger og både. Trætojære har hidtil ikke været godkendelsespligtigt i Danmark som bekæmpelsesmiddel efter den danske godkendelsesordning, da man har betragtet virkningsmetoden som fysisk. Nu har EU netop af de samme grunde besluttet, at fyrretrætojære ikke skal betragtes som et biocid-aktivstof under biociddirektivet.

Baggrund

For nogle år siden blev fyrretrætojære identificeret som aktivstof under biociddirektivet (direktiv 98/8/EF), hvilket gav anledning til drøftelse i EU om, hvorvidt den type produkter var omfattet af direktivet. Tvivlen drejede sig om, hvorvidt fyrretrætojæreprodukterne er kemisk virkende som biocider, og dermed falder ind under direktivets regulering, eller om virkningen på fx træet alene er fysisk ved dannelse af en beskyttende vandafvisende barriere og dermed er uden for direktivets regulering.

Nordisk Ministerråd og de nordiske medlemslande igangsatte en undersøgelse med det formål at belyse fyrretrætojæres eventuelle virkning som biocid. Undersøgelsen blev afsluttet i 2006 og har nu kunnet danne grundlag for beslutning i EU.

Andre varianter af trætojære end fyrretrætojære blev oprindeligt ikke identificeret som aktivstof under biociddirektivet, så de var ikke med i undersøgelsen. Medmindre EU senere beslutter andet for disse varianters vedkommende, betragter Danmark derfor fort-

sat trætojære generelt som fysisk virkende. Beslutningen betyder, at produktion og brug af trætojære kan fortsætte som hidtil.

Miljøstyrelsen gør dog opmærksom på, at markedsføringen af produkterne ikke må være vildledende. Markedsføringen skal således indeholde en beskrivelse af virkningsmåden, så man ikke forveksler det med et traditionelt virkende kemisk bekæmpelsesmiddel. Særligt må produkterne naturligvis ikke markedsføres som havende virkning som biocid.

Danmarks EU-dispensation falder bort

Mens det stadig var uafklaret om trætojære blev anset som aktivstof, ansøgte Danmark EU om en såkaldt dispensation til "væsentlig anvendelse", som ville give Miljøstyrelsen mulighed for at udstede godkendelser til markedsføring af trætojæreprodukter til brug for beskyttelse af fredede og bevaringsværdige bygninger og skibe mv. Danmark – og andre lande – fik meddelt dispensation, men den nye beslutning i EU medfører, at der sandsynligvis ikke bliver brug af udnytte dispensationen.

Trætojære omfattet af almindelige kemikaliereregler

Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at trætojære indeholder stoffer, som medfører, at produkterne skal mærkes for miljø- og sundhedsfare.

Kontaktperson for yderligere information er funktionsleder Jørgen Larsen, Miljøstyrelsen Pesticider, tlf. 3266 0262

"Læserne skriver..."

Max Vinner har sendt os denne kommentar til artiklen om SSB-båden i DFÆL-bladet nr 91.

Tak for artiklen i sidste blad: "Drømmen om den nye klassebåd". Det er meget tiltrængt at klassikernes historie tages op i DFÆL. Lidt ærgerligt er det dog, at du tilsyneladende har misforstået din kilde, Einar Olufsen (red.): "Hvide Sejl" 1947 med hensyn til SSB-båden oprindelse som entypebåd. Sagen er, at det var KDY og ikke KAS, der tog initiativet til at nedsætte et udvalg, som skulle fremkomme med forslag til nye bådklasser. I dette udvalg sad godt nok KAS formand ingeniør Knud Degn, der sammen med en anden ingeniør Gerhard Rønne (som for øvrigt også sad i udvalget) var kendt for at have konstrueret de berømte RUNA-både.

Dette udvalg fremkom på Sejlerdagen i 1922 med et forslag til en åben og en lukket SSA og SSB båd, som ikke nogen af dem var entypeklasser men konstruktionsklasser. Bestemmelserne var næsten uhørt strenge og begrænsningerne skulle stramt overholdes, hvilket førte til at de ca 18 SSA både, der blev bygget til 1946 (!), blev næsten ens at se på, selvom de var tegnet af 7 - 8 forskellige konstruktører.

De stramme regler blev vedtaget af Sejlerdagen 13.01.1923, og KDY fik ret hurtigt bygget to SSA-både til bortlodning, og så var den klasse i gang.

Den første SSB-båd blev imidlertid først bygget i vinteren 1927, og det var ikke MARGOT II. Det var derimod HE-BE bygget af Svend Svendsen, Kastrup og tegnet af hans søn Jens. Den havde målene: 9,5 - 2,23 - 1,25 - 1500 kg bly (udvendig) og 38 kvadratmeter sejl. Svendsen havde båden stående en rum tid, men på et tidspunkt var den ejet af en Hr. Vester i København. I 1937 ejedes den af købmand Merrild Knudsen, Nørregade, Vejle og havde sejlnummer NV 10 ("Neptun", Vejle 10). "Kendingsbog for danske

Lystfartøjer 1937" oplyser, at dette var: "Første SSB-båd i Danmark"!

Hvis dette er rigtigt må MARGOT II være bygget senere i 1927 af Martin Jensens værf på Thure. Tegnet af konstruktør Anton Witt med målene 9,6 - 2,23 - 1,33 - 1500 kg bly (som byggeforskrifterne krævede) - 40 kvadratmeter sejl og et déplacement på 2950 kg. Første ejer: Købmand Henrik Olsen i Svendborg, men den kommer til Hr. Sabroe i København og ejes i 1937 af en Restauratør S. Petersen, Sdr. Boulevard 60, København. I 1961 ejes den af Erik Løchte, Århus Sejlklub.

Men tilbage til Sejlerdagen. Først den 26.01.1929 antages SSB-båden efter Anton Witts tegning som entypebåd (efter stærkt pres fra Knud Degn KAS, der elskede den båd, som han anså for det ideelle langtursfartøj til danske farvande). Men det blev ikke sidste gang, den var oppe på Sejlerdagens tapet. For i 1931 meddeler Kontroludvalget for SSB-Entypebåden, at der er forsøg igang med at afkorte den uhensigtsmæssigt lange bom. Det reducerer ganske vist sejlarealet noget, men "Fartøjets Sejlevne er blevet forbedret samtidigt med, at det er blevet mere manøvreedygtigt og behageligere i Sø". Da klassereglerne blev fornyet næste år, måtte ejerne selv bestemme, om de ville have Witts lange bom eller en kortere.

Så meget om oprindelsen til denne dejlige turbåd, der tilmed var så hurtig, at den af og til kunne slå de gamle (små 1919 regel) seksmetere på kapsejlsbanerne. Jeg har selv haft "fornøjelsen". I Sjælland Rundt 1967 blev jeg med 6 D8 VAGABOND (tegnet af - Witt) slået med en times tid af SSB D3 NINA og SSB D7 SYV (entype tegnet af - Witt)!

30 kvm. spidsgatter

"KulingII" (tidl. "Jenny"), 30 m² spidsgatter, bygget af John Andersen i Frederikssund i 1934. I rigtig flot stand. Særlig velsejlende og søstærk klassiker, en perle blandt de få der er tilbage.

Længde 7,27 m. bredde 2,56 m. og dybde 1,25 m. Kalmarfyr på egespanter og sveb. Mahogni aptering, ruf og cockpit, flot lakarbejde. Fyrremast med rustfristål rig. Fyrredæk og ruftag under malet glasfiber, vandtæt.

Motor: Nyrenoveret indenbords Vire 7 totakts benzomotor. Sælges komplet udstyret inkl. bådstativ og interessant historisk materiale.

Prisidé: 85 000 kr.



Båden er beliggende på Bornholm, men kan ved handel sejles til en havn på Sjælland.

Henvendelse til nuværende ejer: Simon Lund Koefoed

Telefon: 56 94 16 00 eller 28 12 77 87 Mail: simon_koefoed@hotmail.com



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Sejlbåd 24-32' købes

Platgatter - Blue Peter - Swell - Laurin Koster -

Spidsgatter m. højt fribord - eller lignende.

Velholdt skrog, sejl og motor samt klar til sejlads. Helst ståhøjde (delvis) og evt. toilet.

Kurt Wilkens, Århus,

86 12 24 36.



Spidsgattet Havkrydser

Efter 22 år med NAUTIC har jeg besluttet at prøve noget nyt. Derfor sælges smuk og utrolig velbygget spidsgatter, tegnet og bygget af Knud Olsen, Bandholm i 1954.

Nautic står meget original. Vandt i 2002 Harpunloggen ved stævnet i Middelfart.

Båden er løbende opdateret med grej af bedste kvalitet. Alle papirer, bilbrev og tilsynsbog og al historie er bevaret.

8,75x2,85x1,55.

Lærk på eg, alle bord skaret til fuld længde.

Overbygning og dæk i teak, selvlæsende cockpit., 3-cyl. VETUS diesel.

Helt nyt storsejl fra Quantum, samt 4 forsejl, krydsfok på peterbom.

Nye hynder med betræk fra KVADRAT, al aptering i teak.

Ankerspil og 2 ankre.

VHF (sailor), GPS, lod, 2 kompasser, radio med FM (SP-RADIO) køleskab med kompressor.

Derudover diverse presenninger, tovværk og fendere.

NAUTIC er hjemmehørende i Næstved Sejlklub.

Prisen er ikke det afgørende, jeg er mere interesseret i at båden får en god ejer.

Men et eller andet sted skal vi jo starte, så en priside kunne være 185.000 kr.

Yderligere oplysninger:

Rene Nielsen

Sct.Jørgens Park 83

4700 Næstved

tlf 20287304 eller 55727966

e-mail: nautic@privat.tele.dk

Utzon spidsgatter købes til udstillingsbrug

Til det nye Utzoncenter på havnefronten i Aalborg købes en 30m2 spidsgatter af typen U2 Sisu fra 1959. Båden skal udstilles med fuld rigning og bidrage til at belyse sammenhængen mellem Åge Utzons fornemme spidsgatterkonstruktioner og Jørn Utzons arkitektur.

Båden skal derfor være velholdt og tæt på original stand både i skrog, rig og aptering. Båden skal have en kendt "bygningshistorie", dvs. være bygget efter originale tegninger uden væsentlige modifikationer og helst under Åge Utzons tilsyn!

Kontakt venligst
Thomas Arvid Jæger
Telefon: 24470892
Mail: arvid@aod.aau.dk

53 fod Galease

Galease 27 BRT / 53 fod.
Bygget i eg på eg, 1896, i Frederikshavn.
Velholdt fritidsbåd med bl.a. centralvarme og ca. 30 kvm. lejlighed/kahyt. 180 hk 8 cyl. Scania, 220 V, 750 W.

Sælges sejklar, pris 730.000,-
Kan finansieres, minimum 20% i udbetaling.

Se mere på:
www.sitecenter.dk/retro

Mail til retro@mail.dk
Telefon 28538274.



Projektbåde



22 km. Skærgårdskrydser. Se mere på DFÆL's hjemmeside under annoncer og projektbåde. Eller kontakt Lars Rønsholt på 261 4101/6186 4383.



Springer Spidsgatter, Portos. Tegnet af Hansen. Se mere på DFÆL's hjemmeside under annoncer og projektbåde. Eller kontakt Peder Frederik Jensen på 51787158

Spidsgattet Motorsejler, 28 fod. Perkins diesel og rig. Se mere på DFÆL's hjemmeside under annoncer og projektbåde. Eller kontakt Thomas Ormslev på 47383816/ 40155864



Galeaselignende båd med mindre skade. Se mere på DFÆL's hjemmeside under annoncer og projektbåde. Eller kontakt Armand Ruspini på 56148767.



Projektbåde



Berg spidsgatter, bygget 1947 på Stege Bådværft. Helt original. Se mere på DFÆL's hjemmeside under annoncer og projektbåde. Eller kontakt Erik Nielsen på 60719282 / 60719383

Berg spidsgatter, 15 kvm. Skal væk straks, ellers ophugning. Er i Svendborg. Henvendelse til Michael på 40401281.

Projektbåd annoncer er gratis

Du kan annoncere en projektbåd gratis her i vores blad og på hjemmesiden, hvor den får en mere fyldig omtale. Det gør vi for at give de truede både en ny chance. Der er heldigvis mange gode eksempler på, at projektbåde finder en ny ejer. Kravet til en projektannonce er, at båden kan afhentes eller sælges til symbolsk pris, højst 5.000,- kr. med alt tilbehør.

Se mere på vores hjemmeside:

www.defaele.dk



Vi ses 24-26 august til

ØHAVET's

Korshavntræf 2007

Sædvanlig "dagsorden":

- Ingen tilmelding, bare kom!
- Havnepenge afregner hver enkelt med havnefogeden.
- Fællesspisning i forsamlingshuset ved havnen lørdag aften.
- Medbring egen proviant. Der er 4½ km til købmanden.

Ketchrigget 36 fod Berg spidsgatter

*Danmarks flotteste 36-fods
ketch-riggede Berg-spidsgatter
fra 1936 sælges.*

*Den er præmieret flere gange
for god vedligeholdelse -
sidste gang i 2006.*



Længde	10,80 m
Bredde	3,20 m
Dybgang	1,70 m
Deplacement sejlklar	ca. 9 t.
Byggeår	1936
Værft	M. Møller, Skælskør
Materialer	Lærk på eg (kobbernaglet)
Ruf, cockpit, aptering	Mahogni
Stormast	Silverspruce 1980
Mesan	Silverspruce 1976

Rig	Rustfri 1975 med rullegenoa beslag
Motor	Perkins 4.107 diesel 43 hk.
Styring	Hydraulisk reversgear 1:2 Hydraulisk med rat (scansteering) Professionel autopilot (scansteering 1977)
AP. Navigator	DGPS
Sejl	Storsejl-Mesan-Genoa-2 stagsejl- Spiler

3 ferskvandstanke, 2 dieseltanke, Viking redningsflåde 6 pers., 2 ankre med kæde og tov, et lille paraplyanker, elektronisk log (vdo), ekkolod (Space Age), styrekompas (Seastrel Moore), radio, vhf., fortøjningsgrej, fendere m.v. Fartøjet fremtræder i det hele som et smukt, sundt og meget velsjeldende fartøj.

Prisidé: 600.000,- kr. (Giv et bud)

Henvendelse til Jørgen og Inge Jørgensen på tlf.: 32514432 eller 23231568.

BB 11, norsk pram samt bådebyggerværktøj

BB11 til salg, en 11 m2 mahogni kølbåd fra 1964.
Båden har en overaltlængde på 6,18 m og stikker 0,9 m.

Norsk pram, ikke helt færdigbygget sælges også

Jeg vil også sælge en masse bådebygger værktøj,
samt en trædrejbænk i fin stand.

Det hele sælges for 20.000,00 kr.

Det kan også sælges delt.

Transport kan vi snakke om.

Henvendelse til Jes Møller Kristensen
Telefon 20495219

Sejl sælges

North Sails fok.

Syet til 30 m2 klasse spidsgatter. Nypris 6.800,-
kr. nu 4000,- kr. Forlig 7,95 underlig 2,92 målt
helt ud i sejlets dughjørner/ender.

Høj Jensen Sails spiler.

Triradial syet i farver 80 % rød - 20 % hvid.
Mål : SL 8,65, SF 5,25, SMW 5,50, ca. 38 m2.
Nypris 8.900,- nu 5.500,- kro.
(Afslag ved hurtig handel)

Henvendelse til Henrik, telefon 20211321
Mail: hjthuroe@hotmail.com

Navnestandere

Prikken over i'et på enhver smuk ældre
lystbåd. Individuelle navnestandere syes.
Du bestemmer farver (alle flagdugfarver)
og størrelse.
Ring/skriv og få et tilbud.

Henvendelse Asta Graunbøl
Telefon: 32 84 79 14
Mail: asta_graunbl@yahoo.dk



Vind-Hansen havkrydser



Blanklakeret båd bygget i Tabasco mahogny med teakdæk, tegnet af Vind-Hansen, og bygget hos berømte Knud Olsen i Bandholm 1962.

Dimensioner: 9,70×2,50×1,50

Motor: Albin Kadett, 2 cyl. renoveret 1996

Deplacement: 4.500 kg

Båden er indrettet med 4 køjepladser, og der er et dejligt cockpit. Ståhøjden er 2.00 meter om læ. Båden er

fuldstændig sund og frisk og fremstår meget velholdt.

En meget smuk liebhaverbåd for den kræse sejler.

Kompas, navigator, VHF, cockpittelt, bompressening, samt diverse udstyr til tursejls medfølger.

Prisforslag: 170.000,- kroner eller bud.

Yderligere oplysninger på telefon 35553637 / 22253637

Berg 30 kvm spidsgatter

30 kvm Berg Spidsgatter sælges. Bygget i 1934 på C. Jepsens værft i Vejle. Skroget er fyr på eg.

Båden fremstår i original stand, dog er lærredsdækket udskiftet med teak-dæk
Sejlgarderobe fra 1934 -1996.

Motor er Volvo Penta fra 2001.

Meget velholdt.

Ligger i Rønnerhavnen i Frederikshavn.

Pris: 60.000

Henvendelse til Lars Olsen, 22 61 40 42



Utzon 15 kvm spidsgatter

Kiwi S15 D1, Spidsgatter 15m2.

Åge Utzon 1954.

Til salg min. 20.000 kr.

Tlf. 60834569



DFÆL
c/o Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.t.v.
++++1215++++
2100 København Ø

B

POST
PP
DANMARK

47996 ARC 637
STIG EKBLOM
EGELUND 42
HIMMELEW
4000 ROSKILDE

000

Har du problem med blegning og
gulning af mahogni eller teak?



BESKYT GAMLE
TRÆBÅDE

Det problem har vi løst. Med 10 års+ garanti
www.uv-tech.net - tlf: 28 12 48 88