



DFÆL·bladet

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 93 september 2007





DFÆL:bladet
Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 93, september 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@defaelse.dk

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

Næstformand
Simon Hazsen
Bygaden 72, Oto
4300 Holbæk
2298 1674, bladet@defaelse.dk

Carl Bisgaard
Brusbjergvej 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.tv.
2100 København Ø
3538 0165, medlem@defaelse.dk

Lokale initiativer

"Kort 112"
Bruno Jensen
AGFvej 2
8260 Viby J
Tlf 8611 5485
E-mail brj@ats.dk

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

"Ø-havet", Sydlyn
Gunnar Kristensen
Odensevej 3,
Verninge
5690 Tommerup
Tlf. 6475 1631

"Kjøbenhavnske træsejlere"
Niels Laursen
laursenniels@gmail.com

Billedet på forsiden
Kjøbenhavnske Træsejlere har
fået øget tilslutning til deres tors-
dagssejladser. På billedet er star-
ten lige gået, og en gruppe både er
kommet i tæt nærkamp.

En pinlig tilståelse!
Ja, det er så man rødmer, men den
travle redaktør har fået så meget
aktuelt stof, at den gode historie
om Helsingørjollen Vuskas som-
mertogt må stå over nok en gang.
Det gamle ord om forventningens
glæde bedes erindret!

Et herligt sommerstævne

Året sommerstævne faldt godt ud på trods af et meget tvivlsomt vejr. Næsten alle tilmeldte fik kæmpet sig gennem kuling og styrtregn til den vældig hyggelige stævneplads inde på Holmen i København.

Det blev til nogle gode dage. Det lokale bådelaug Halvtolv deltog meget aktivt i stævnet både i det praktiske og det selskabelige. Meget bedre kan det vist ikke blive.

Billederne på de næste sider giver forhåbentlig et godt indtryk af stævnet og de smukke både. Vi var så heldige, at fotograf Svend Erik Sokkelund forevige de begivenheder.

-simon



En smuk Lymøsejolle med latinerrig vakte berettiget opmærksomhed på stævnet, og det gjorde norske Ebans gæst gjort nystrøget matrostop så sandelig også.!

Tat vandt harpunloggen





Sådan sagde DFÆL's formand, da han begrundede valget af Tat som årets modtager af Harpunloggen:

"Vinderen af Harpunloggen har sejlet mange sømil, og med det mener vi rigtig mange sømil, oplevet mange kyster og generationer har sejlet med båden. Da vi steg ombord løb en lille dreng på 3 år rundt, som om han aldrig havde lavet andet, og det var nok også næsten tilfældet.

Hvad han ikke ved endnu er, at båden gennem et langt liv har sejlet små 70.000 sømil. Det svarer til at sejle Sjælland rundt 300 gange, eller sejle non stop 583 dage, ca. 1,5 år, med en fart på 5 knob.

Om 30 år vil han være med, når båden runder de 100.000 sømil.

Tat emmer af atmosfære og en enkelhed, mange slet ikke ville kunne sejle med i dag, det enkle liv er ikke på mode mere, desværre...

I forskibet hænger der altid et stort stykke kød fra et dyr, de selv har skudt, så kan man lige skære et stykke af, hvis man skulle blive sulten midt om natten. Båden er smukt forarbejdet og fyldt med gode detaljer, kledeskabet er delt op i en afdeling til vådt sejler-tøj og en anden til det daglige tøj.

Der er kun en elektrisk lampe ombord, en olielampe sørger for resten.

Pandekagerne laves på et komfur drevet på lugtfri petroleum, komfuret står i en zinkkasse, som i gamle dage var den perfekte måde at brandsikre på.

Masten står på en kraftig mastefod i egetræ, der for-deler kræfterne perfekt.

Vi er begge enige om, at det er den værdige vinder af Harpunloggen, og vi glæder os til at læse eller genlæse nogle af de mange beretninger fra bådens togter, bl.a. fra dybt inde i Telemarkens fjorde."

Bådene blev bedømt af bådebygger Jørgen Jensen og DFÆL's formand, Ove Juhl



← Sølve

Tegnet af Vind Hansen og bygget i 1955 er denne smukke kutter et fint eksempel på godt design, og den har en fantastisk historie.

Den er på mange måder unik og har sejlet mange sømil med konstruktør og bådebygger.

Ud over at have smukke linier findes der mange dejlige detaljer – her iblandt en smukt udformet forluge, der, når man åbner den, viser en halvmodel af båden og smukke udskræinger.

Sølve vil næste år blive opdateret på laksiden, når ejeren går på pension.

Nirvana

Denne smukke båd er tegnet af Knud Olsen i 1965, den er smuk og dejlig at opholde sig i, de 2 ejere gør meget for at bringe den i en stand, der er meget flot.

Båden lå mange år i Skovshoved, inden den kom til Svane-møllehavnen. Med det smukke blanke fribord og flotte teakdek er den en fryd for øjet og en båd, alle kigger

langt efter, når den kommer rundt i havnene. Nirvana bliver behandlet med kærlighed, og det ses overalt.

Bombus →

Denne dejlige, kraftige dame formet af Berg i 1978, er en flot spidsgaiter, hvor lakken står fantastisk, og hele båden fremstår utroligt lækkert, den er bygget meget solidt, og det ses overalt.

Og vinderne er...

Seks både fik præmie for god bevaring ved årets DFÆL-stævne. Læs dommernes begrundelser.



Nu spørger man aldrig om en dames vægt, og det gjorde vi da heller ikke.

De smukke ruf-sider er i et stykke træ, og det er forrygende flot, bare ruffet må hvert år koste en hel dåse lak, 2,5 liter...

Hver Torsdag sejler hun kapsejls ud for Svanemøllen, og efter at spileren er fundet frem, går det ud over bølgerne med fuld fart.

Lynæs jolle

Stævnets mindste, en lille jolle, gjorde et stort indtryk på os begge, for man sidder så tæt på vandet, at man mærker saltvandets smag. I øvrigt sås det tydeligt på stævnet, at jo mindre båd, man har, jo mere får man sejlet.

Jollen er perfekt til at lære sine børn at sejle i og nyde en tur på vandet når det passer.

Se billedet på side 3



Frivagt↑

Endnu en smuk, fyldig dame, der har rejst meget rundt i verden, den har fulgt sin første ejer, der var kaptajn, med rundt som dækslast og har oplevet mange himmelstrøg. Frivagt er utrolig velholdt og fremstår i en stand ud over det sædvanlige, og det indbyggede guitarstel fra en ung mand krydrede yderligere vores besøg på båden. Vi nåede ikke at tælle alle køjerne, men der var mange, og vi tror ikke, den vil føles overfyldt fuldt bemanded. Nyt teakdæk og ruf har ejeren selv lavet, og det er utroligt flot.

←Thais

Denne svenske Chalup fra 1962 er utroligt smuk, og med sit store åbne cockpît er den en perfekt dagsejler. Pak en picnicurv og inviter familien på en aftenur i havnen eller på Flakfortet, og de får en aften, de sent vil glemme, der er utrolig mange muligheder.

Det smukke mahogni skrog og flotte fordæk vil fryde dens ejer mange år frem.



Skipper fra Sundby, stævnets mest erfarne sejler.

Sommermøde og "Ivold sagde jeg.?"



En populær forlystelse.

En CD-rom med 169 stævnebilleder

Fotograf Svend Erik Sokkelund har redigeret en CD med masser af fremragende billeder fra årets stævne. Du kan købe CDen for 150,- kroner. Cd'en kan bestilles ved at indsætte 150,- kr. på konto nr. 4098420 i Danske Bank, reg. nr. 9543 eller sende en mail til:

foto@sokkelund.net

Billederne er taget af Sven Erik Sokkelund, Jørgen Heidemann og Jacob Petersen.





Her gennemføres en test af en skolebåds bæredygtighed, mens de ombordværende udfører et hilseritual.



En festaften af de så afgjort bedre.



Hvis alle både havde en størrelse som denne Helsingørjolle med ruf, fik vi plads til tre gange så mange både i vores havne, og der ville være mere socialt liv på kajen og i klubhusene.!



Stevnehunden Laika holder vagt.

Spidsgatternes små meterbåde

Tekst: Simon Hansen

Når vi siger spidsgatter, tænker vi på en forholdsvis buttet båd. Men sådan er det ikke med den gamle 19,5 kvm spidsgatterklasse, som blev populær i Norge og Sverige. Her er bådene lange, slanke og dybe, ja faktisk mere som en meterbåd end som en dansk spidsgatter.

Sejlplanet på bådene var også ganske anderledes end hos de danske kusiner. En høj slank rig kendetegner de hurtige norske og svenske både, og fortrekanten var højere end det ellers var almindeligt på den tid.

Men mest markant var nok kølvægten i forhold til bådens samlede deplacement. På den båd vi viser her, er deplacementet 2.194 kg og selve kølen alene vejere 1.300 kg. Det var stor kølvægt i forhold til bådets vægt, og anbragt langt nede i den smalle båd gjorde det, at båden kunne sejles med fulde sejl i vindstyrker helt op til 15 m/sek.

Som nævnt blev bådtypen populær i vore nordiske nabolande, hvor bl.a. kendte konstruktører som Jac M Iversen bidrog med adskillige.

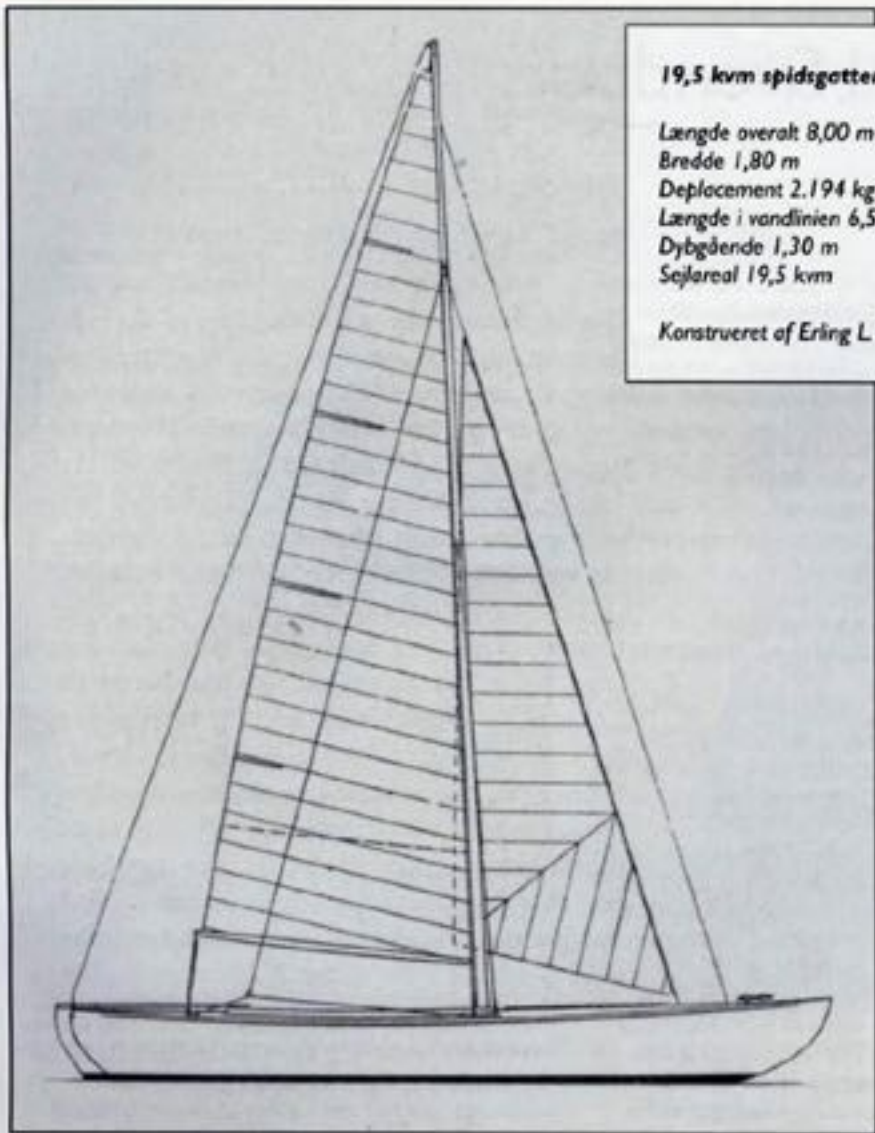
Der er vist heller ikke tvivl om, at netop denne klasse var forbillede for den meget populære bådtype Tumalaren, som Knud H. Reimers konstruerede. Tumlaren har netop de samme slankeliner både i skrog og i rig. Tumlaren opnåede en vis popularitet i Danmark, hvor der især på Fyn var en større samling Tumlare.



En typisk lang, slank spidsgatter af 19,5 kvm klassen. Populær i Norge og Sverige, men i Danmark slog den ikke rigtig an.

Kilde: Hvide Sejl, Gjellerups Forlag 1947

Klassikernes historie



19,5 kvm spidsgotter, "Skarpsno"

Længde overalt 8,00 m

Bredde 1,80 m

Deplacement 2.194 kg

Længde i vandlinien 6,50 m

Dybgående 1,30 m

Sejlareal 19,5 kvm

Konstrueret af Erling L. Kristofersen, Oslo

Regatta i Svendborg

Af Jørgen Heidemann

Igen i år afholdtes i dagene op imod anden week-end i august dette stævne, der gennem de senere år har fået bedre og bedre tilslutning. Fra torsdag eftermiddag til søndag formiddag myldrede det med klassikere af mange arter langs Jessens Mole. I år deltog over 80 både, sejlbåde såvel som motorbåde. Det er det største antal nogensinde, bortset fra den helt specielle jubilæumsregatta "Classic Week" i 2003.

Til forskel fra DFÆL's sommerstævne for vore egne medlemmer er der i SCR åben deltagelse for alle traditionelle lystbåde, så vi møder andre træbadesejlere end "os selv", bl.a. en del tyske deltagere – ofte i meget flot holdte både. Desuden er der de senere år indgået et særligt tema.

Dette års tema-indslag var Poul Molich-både. Dels forskellige af hans gode træbåde – bl.a. Søværnets 2 Molich-ketcher "Svanen" og "Thyra" – og dels særskilt klassenesterskab for Molich 10-metere, der med ikke mindre end 16 stk oplevede, at dette stævne trak så godt, at deltagelsen var betydeligt over deres DM ! Tillige dukkede 3 stk Molich 12-metere op, de fik deres eget løb på den store trekantbane, med fælles start sammen med Svanen og Thyra.

I år var jeg for tredje gang med ved SCR, hidtil kun som DFÆL's NNL-måler, idet der hvert år er kommet nye til, som ikke har været med før og derfor ved stævnets start torsdag eftermiddag-aften skal måles

ind til NNL. Denne gang viste det sig lige for stævnet, at min planlægning af gøremål på hjemmefronten fredag og lørdag blev væltet af en uimodståelig fristelse:

Fra "Gill" – en af verdens ældste folkebåde, F D 2, tilhørende Danmarks Museum for Lystsejlad – blev jeg inviteret til at sejle med. Så tog jeg til gengæld mine bedste sejl med, så "Gill" med stævneledelsens billiggelse sejlede som F DEN 506. Herligt at opleve stævnet ude på vandet !

Stævnet er i højere grad et sejladsstævne, end vore egne sommerstævner er. Omdrejningspunktet er "Sophus Weber"-kapsejladserne. Her sejlede træbådene på 2 trekantbaner udenom hinanden, en 9,2 SM for de lidt større/hurtigere både og en 6,2 SM for de andre, med fælles start- og mållinier. Molich-10'erne sejlede på deres egen op-ned bane indenfor synsvideoe men helt adskilt fra trekant-banerne. På disse var der 42 både på løbslisten, så med de 16 Molich-10'ere var Lunkebugten fyldt godt ud.

Der blev sejlet 3 banesejladser om fredagen, om lørdagen 2 banesejladser + en distancesejlad fra startlinien, omkring topmærket og til en mållinie udfor det tidligere skibsværftområde helt inde i Svendborg. Herved præsentereds opløbet flot for offentligheden fra hele kyststien ud til Christiansminde. Hver sejlad bestod af 5 starter og 8 løb. Vejrmæssigt forholdt det sig rimeligt, fredag startede lidt sløvt og med lidt småbyger men bedrede sig hen på dagen, lørdag så



Bent Lyman er mester for dette snukke billede, hvor "RUNA" møder regattaens dronning, 8mR "FEO"



*Så er starten gået
for feltet af folke-
både.*



Nyrenoveret 45m² Stormsvalen (Berg, 1923)



Og så er der målgang i Svendborg.

også lidt tung ud hjemmefra, men der kom faktisk pæn luft derude og vi gik nogenlunde fri af regn, selvom der stod en væmmelig mørkegrå én inde over land – den gik heldigvis udenom.

For de sejlere, der ikke ønskede at sejle kapsejls, var arrangeret en "Tur-regatta". I år bød denne (foruden sejls) på kajakkursus/demonstration, museumsbesøg, picnic samt forevisning af simulatoren på søfartsskolen SIMAC. Som deltager i kapsejls fik jeg ikke del i denne part af stævnet, men husker fra en anden lejlighed simulatoren som en meget spændende oplevelse, hvor de store skærbilleder på ende- og sidevægge i den grad efterligner virkelighedens synsopfattelse, at kroppen og bevidstheden reagerer, som om fartøjet krænger og duver – også selv



Museet deltog også med M.S.J. Hansen's egen 19 m² "Glory" (1931)

om det sker på et plant stillestående gulv.

For motorbådene pålidelighedsløb og andre sejlads, der sætter motorbådsejernes evner på prøve, samt paradesejls og bådene vises frem i Svendborg Havn. Stævnet afsluttedes med sejlermiddag i Maritimt Center med præmieuddeling og punktum blev sat med festfyrværkeri fra Taasinge Skanseodde overfor Maritimt Center og Træskebsbroen. Mere om stævnet på <http://www.classicregatta.dk> hvor der under "resultater" kommer et billedgalleri.

Da vinden hylede over Korshavn

Som altid de sidste 12 år mødtes vi sidste week-end i august i Korshavn på Avermako til vort lille uformelle eftersommertræf. Fremmødet var i år ret beskedent, kun 7 både, sikkert fordi der gennem det meste af ugen var varslet 10-11 sekundmeter vind. At det på tilsejlingsdagene ikke gik så galt, var en sent opdagget forbedring – det tog vejrgruderne så også revanche for, da vi skulle hjem. Jeg blev rigtigt glad for mine små stormusejl, hvis 14 m² var rigeligt til at bringe mig rask frem på krydset og båden lå behageligt på roret. Men det blev en våd hjemtur.

Så med 10 personer var gavlværelset i forsamlingshuset rigeligt til, at vi alle nemt kunne være der efter lørdagens sammenkomster rundt om i bådene, hvor der gik en god snak.

Aftenen gik på bedste vis med fællesspisning af egne retter + uddeling af muslinger fisket af Lars "SIMONE" og Niels "GIPSY", samt sang og bøgerklang.

Desuden uddeling for næste år af halvmodellen "MITA", som denne gang blev sendt østover med Per Carstens' "ANNA" til Svendborg.

Chefkok Hans fra Niels' "GIPSY" stillede det velvillige tilbud at ville stå for at tilberede en fællesmenu næste år, hvis der gives besked i forvejen. Det må vi se at organisere.

JHe.



Medarbejdere til bladet søges

Vi vil gerne være flere til at lave DFÆL-bladet. Bladet har gennemgået en kraftig udvikling gennem de seneste år. Vil du være med til at fortsætte arbejdet? Alle opgaver er frivilligt og ulønnet arbejde, og der er ingen udsigt til, at det bliver anderledes. Så det skal være lysten og interessen, der driver dig.

Layouter/grafiker

Det nye kvadratformat og muligheden for at bruge farve, har åbnet for nye muligheder. Har du mod på at overtage opgaven med at sætte bladet op? I dag står redaktøren både for at skrive indholdet og at sætte bladet op. Og det er en stor mundfuld.

Vi har et godt samarbejde med vores trykkeri, og produktionstiden er ret kort.

Skribenter

Kan du skrive en god artikel, så har vi stærkt brug for dig. Du behøver ikke at have alle ideerne selv, for vi har en del på lager. Og du har ikke brug for at være ekspert på gamle lystbåde.

Vi er et par stykker, der skriver fast i bladet, men det ville bestemt være godt med flere kræfter til opgaven!

Annoncer

Vores efterhånden pæne blad kan sagtens få flere annoncer. Men vi får bare ikke gjort noget ved det. Kunne du tænke dig at arbejde systematisk med at skaffe annoncer til bladet, så er du med til at sikre bladets fremtid. Annoncerne er nemlig en meget vigtig del af bladets økonomi.

Ring og få en snak om opgaverne og det du kan tilbyde. Så får vi tingene til at passe sammen!

DFÆL-bladets redaktør
Simon Bordal Hansen
Mobil 2298 1674 eller
Fastnet 5916 1674



DFÆL·bladet

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Kunsten at sejle ud af en havn

Causert af William Thomassen, Stouby Sejlforening og ejer af en 30 kvm spidsgatter, Mette.

Der er to måder at komme ud af en havn på! Man kan gøre det på den rigtige måde, eller man kan gøre det på den ligegyldige måde; nå ja – og så kan man lade være, selvfølgelig. Og det er vist det mest almindelige.

Den ligegyldige måde er, at sparke bådens motor i gang, kæmpe sig ud fra pælene ved broen, alt mens motoren prutter og larmer og trækker skruen rundt, selv om den står i frigeur. Det resulterer i, at der tit sker alt det, som ikke må ske. For eksempel: båden glider op langs naboen, og det er knap så godt, for nok er der ikke megen vedligeholdelse forbundet med fribordet på de moderne glasfiberbåde, men det er temmelig umuligt at reparere en ridse eller andre minimale skader. Dét er jo så meget nemmere – nå nej – nok ikke nemmere, men i hvert fald muligt på en ældre træbåd. Nej, bestemt ikke nemt. Det er en stor, stor kunst!

Eller agterfortøjningen falder i vandet og kommer i skruetojet. Gyseligt! Det sker ikke så tit, men det er bare så forfærdeligt, når det sker. Og så rammer det alle muligheder for, at hjælpsomme gemytter kommer for at hjælpe, de sarkastiske tilskuere udfolder deres kreative sarkasme, og de resterende bøvede personligheder vedbliver at være bøvede. Og det er sådan set helt fint, ik? Man synes jo det er vigtigt at reproducere

begivenheder, hvor vor kultur kan komme til udfoldelse.

Pointen i dette her er ikke, at Murphy kommer på banen. Det er klart, at det som kan gå galt, går galt. Det er vist en naturlov. I hvert fald i en lystbådehavn. Nej – pointen er den der larmende og prustende motor. Tit en totakter, en astmatisk totakter, som burde ligge på bunden af havet og være gammelt jern. Nå, men den vedbliver at prutte og støje, trække skibet den forkerte vej og alt sådan noget, -for den slukker man da ikke, tænkt hvis man skulle få brug for den. Man kan da ikke klare sig uden motor – vel?

Og så er man fuldstændig og helt stensikker på at reproducere omstændigheder for, at alt som kan ske, sker. Hele tiden, og ind i mellem ret hektisk.

Den ligegyldige måde at komme ud af en havn på, medfører nemt lidt oliespild og sæl-somme ritualer inde i båden. Ritualer, som ingen andre end skipper (og måske hans familie) kender. Men ikke altid familien, måske fordi de ikke vil med ud at sejle længere. De har prøvet det hele, og det var tilstrækkeligt med én gang for dem. De behøvede ikke en repetition for at være sikre på, at det der sejleri, det gider de bare ikke mere. Nå, men måske kender den venligt stemte familie heller ikke skippers hemmelige ritualer, fordi han nøjes med at recitere dem lydløst. Han siger typisk "Kom så, du søde gamle motor!" "Nå? Nåe ja! Vi skal jo prøve tre gange først, du og jeg!"

Og så er det, at den fukdbefarne sejler kæler for motoren mange forskellige steder. Især karburatoren skal der kæles for. Ventilen til benzintilførslen er tit mon-

teret meget akavede steder, som betinger, at skipper kan nogle gode trick med en særlig bøjning i skulder og albue – og håndleddet selvfølgelig. Aah, kole-vandsventilen – selvfølgelig! Og når hånd-svinget til svinghulet glipper, hører alle i nærheden de helt specielle og særlige dele af det helligste ritual. Hvis skipper albue rammer skottet lige bag ved, til højre – henholdsvis til venstre, for den kejlhændede – kommer der meget opfind-somme udtalelser om, hvor skipper vil kyle den motor hen. Almindeligvis et særligt varmt sted. Eller at pladsen er så allerhelvedes – nå ja – det var så det varme sted igen, at pladsen er så allerhelvedes trang. Den kyndige skipper har et stort repertoire udbrud for den slags situationer. Det handler vist om acting out... et eller andet.

En lille, og særlig ondskabsfuld, variant over dette tema er motorer, der startes med snor. Eller rettere, skal kunne startes. Når der i stedet for et støbejern-håndtag med et mes-sing greb anvendes en snor, som lægges omkring svinghulet i et særligt spor... ja, i sådanne tilfælde udvides situationerne med det uforudsigelige og snore, de kan knække, eller glippe – eller bare være bøvede. Resultatet er sørgeligt forudsigeligt, når pladsen er snæver. Albuer, skot og den slags - -

Når man har erkendt, at motoren er druknet i benzin, kommer næste del af rituallet – at rense tændpluggen. Specielt værktøj ligger parat i en lille boks, lige for hånden, hvilket indikerer at dette netop er et ritual, at det sker tit og hver gang kommer i brug. Zen and the art of keeping an old engin. En særlig top-nøgle, en lille messingbørste og så skal der pudses, pustes og tørres. Og så: På med vanten Fatter! Måske skal lille 'Vuleanus' – motorer hedder gerne noget med fynd og klem, ofte noget drabeligt – måske skal den ha' en lille dram? Det er de 'rigtige', de go'e gamle motorer, der skal ha' den slags. Maskiner som 'Marstal' eller

'Solo'. Moderne motorer skal bare ha' lidt strøm og en smule diesel. Mærkeligt, at de altså ikke er moderne så veldig længe, når de ligger i bunden af en gammel sejlbåd? Det med drammen handler om benzin i en særlig beholder, en lille skål at hælde den i og en ventil, der slipper snapsen ned i uhyret. Noget i retning af en choker på en bil, men det var vist også noget, fra 'dengang'?

Kniber det stadig med at få startet, må det være vejrli-get, der spiller ind. Skipper overvejer, ser efter vejr-forandringer, efter fremmede ånder ombord, eller om, hvor konen i foretagendet opholder sig og mange andre komplicerede forhold, der har betydning for, hvorledes det skal gå med projektet: at få motoren startet. Det siges, at man fra gammel tid har eksem-pler på, at det hjælper at svinge støbejernshåndtaget over cylindrene og mumle særlige trylleformularer. Ikke særligt veldokumenteret.

"En lille, og særlig ondskabsfuld, variant over dette tema er motorer, der startes med snor..."

En af mine kammerater havde erhvervet sig en skøn spidsgatter, 50 år gammel var båden... og motoren. Da de havde strøget sejlene, og kammeraten skulle starte bæstet, ville den selvfølgelig ikke. Ikke i det hele taget. Slet ikke, og kammeraten havde bandet, råbet og skreget... nu var han på vej ind i den mere kontemplative fase, for ikke at sige en situationsbetin-get depression. Konen bidrog så absolut til sortsynet: "Det der, det er ikke en motor, det er gammelt jern!" Da de kom hjem... nå ja, i havn kom de, og ud af den trange Nyord kom de også... bestilte konen resolut

en ny Yamaha, en lille to-cylindret diesel... med en startknop. Motoren, den nye skrue, som skulle gå den anden vej, akselen som var 30 cm. Længere end den gamle, udstødningsrør med vandkøling, akkumulator, ledninger, installation..., det løb op i mere end de havde givet for hele båden. Manden fastholdt, at båden slettes ikke længere var den gamle... det var som om skibets sjæl...

Men tilbage til det generelle: Når den så omsider går i gang - det plejer den jo at gøre på et eller andet tidspunkt - har vi forklaringen på, at skipper er meget lidt tilbøjelig til at slukke for bænket, for man ved jo ikke...

Nå, Dette sker jo ikke hver gang, alt det som er beskrevet ovenfor. Jo! det med de sarkastiske og de hjælpsomme, det sker hver gang. Og hver gang motoren er i gang, er der gang i skippers simultane kompetence. Det er meget vigtigt at holde motoren i gang, omdrejninger pr. minut, tændingsregulering, kobling og udstødning - husk endelig kølevandet!

Kølevandet handler om at stikke en næve i vandet, som kommer ud af siden på båden, enten i et særskilt hul eller ud fra det samme hul som udstødningen. Han mærker på vandet, skal mærke på motoren, på cylinderen om den har den tem-peratur, gamle båd-motorer skal ha'. Det er også en stoor kunst.

Den rigtige måde at forlade en havn på, er at gøre båden sejklar. Skøder slås i, sejsinger bjærges. Rebetovene checkes, det er så bovlet, dersom de ikke er fri. Fendere bjærges, båden hives ud og tøjes til en pæl. Blot nydelsen med den smækre tamp og pølestikket... ren woodoo.... Og lidt Zen.

Der er mange med om bord, selv om skipper skal sejle alene.

Murphy - først og fremmest. Han er der altid. Der er absolut ingen grænser for, hvad der kan fiske, løbe ud af de små hjul i toppen af masten, altså 8 meter over

daglig vande, knække, gå i stykker, falde over bord, eller bare blive væk - sådan ret længe - og dukke op på et tidspunkt, hvor ingen kan huske, at den dums nogensinde har været til noget - og hvor hører den til i båden? Regn altid med, at Murphy er mønstret på.

I moderne sejlere ligger Carl i en lille, aflang æske. Han er reserverorpinden, som fungerer med el og har indbygget kompas. Carl er en god ven, dersom man sejler alene og af en eller anden grund er tvunget væk fra rorpinden. Noget med at sidde på en spænd, eller lave the, finde regnmøj, rebe et slet ikke blev brugt. Men han virker altså ikke uden el. Så er der det bådens sjæl. Bådens sjæl... det er det mystiske, som gør at en stak 60 år gamle planker med linolje, linoljekit og en milliard forborede huller i bord, svøb og spanter overhovedet er en båd. Bådens sjæl er der og fortryller det som ret beset er værvid, til stor mening med uendelige æstetiske overtoner.

"Bådens sjæl... det er det mystiske, som gør at en stak 60 år gamle planker med linolje, linoljekit og en milliard forborede huller i bord, svøb og spanter overhovedet er en båd."

Bådens ånder er lidt mere usynlige. Især hvis man ikke kender sin båd rigtig godt. Sammenlign for eksempel det tøm-mer man fik ud af tømmerstokkene og byggede huse af for mere end 60 år siden, eller det industrien gør med godt tømmer, og med det tømmer både er bygget af. Førstnævnte er gået til gamle

skæve huse og siden blevet til aviser, der lugtede af fisk og blev smidt ud, eller måske anvendt til raftehegn eller stylder? Lige meget, borte er det. Det meste i hvert tilfælde. Tag så skibstømmer og læg det i vand et halvt år ad gangen, nogle gange mere, andre gange mindre. Og stil det på land, udendørs, hver vinter mere end 60 gange. Den behandling gør mig sikker på, at der er flere gode, godt gemte ånder, der passer på min båd. Hvordan skulle det ellers være muligt for mig at holde råd og svamp på afstand?

Men det er ikke det hele. Disse bord, tømmere, altså, er gennemhullet med galvaniserede som alle vegne. Både over og under vandlinjen. Det er helt fint med hensyn til det galvaniske – det er vi jo mestre i at klare. Ikke sandt?. Men som-mene fører kulde fra vandet om natten ind i bordene. Og de opvarmede bord svarer med kondens, altså mere fugt. Så rundt om de 60 år gamle huller med jernsøm i, er der flere millimeter med lidt blødt træ, efterhånden. Ikke råd vel? Men noget der ligner – desværre! Og jern, zink, kobber, bronze, bly og messing... nå ja, også nogle rustfrie skrue og bolte hist og her... i kølen for eksempel, i et fugtigt miljø: elektrogalvanisk tæring... båden er faktisk et kæmpe batteri.

Vores kære båd får en tændrensning ind imellem. Rust og udtjent træ fjernes, og al slags gift og farvestof smøres på med lidt kit og linolie ind i mellem. Når så båden kommer i vandet, hvert år i begyndelsen af maj måned (?), så kommer skipper og masten sættes ombord. En ordentlig én, 8 – 9 meter lang, et helt træ. Den står på kølen, den er massiv og der går op til 8 barduner fra båden og op, endda fra forskellige steder. Bardunerne, som vi kalder stag og vant, bliver strammet godt til, så når man mærker efter, er det klart, at det er dem, som holder båden oppe fra at synke. Og i al hem-melighed trækker de båden fra hinanden med deres store træk. Vist nok om natten, når der ingen mennesker er? Og i sejl eller hvad det nu kan være. Carl er fin! Han bliver ikke sur, når han ikke

bliver brugt. Heller ikke sidste år, da han hårdt vejr, når masten tæsker ned i kølen gang på gang i timevis, er det åbenbart, at der er drastiske kriefler på spil. På den baggrund er det indlysende, at der er skjulte ånder omkring i båden, som holder sammen på stumperne. Alt muligt andet, der blev lavet for 60 år siden, ligger jo spredt omkring i økosystemet. Så noget er der, som forhindrer at det sker med Mette-båden altså. Mette-båden er mit skib, forstås.

Åh nej! Glemte jeg virkelig skippers skytsengel? Hun er der også. Heldigvis da!

Hvad en skytsengel er god for?

Eller – Hvorledes man ved, at man har en af slagsen?

Jo, når man betænker alle de gange, det var lige ved at gå galt, eller alle de gange, det godt ku' ha' gået galt, eller endnu værre, når man tænker på alle de gange, det burde ha' gået galt. Ja, så bliver man glad for sin skytsengel. Så dette her er både beviset for, at de findes, og det viser, hvad der er gode for. Et simpelt funktionelt bevis, altså. Ren pragmatisme.

Vi ved jo alle, at det er vigtigt ikke at genere naboen, når båden hales ud fra sin plads mellem pælene. Der er trukket to udhalere mellem broen og pælene. Og så løber der et tov imellem disse, som igen styrer bådens stævn under denne del af vor havnemanovre. Når man så er kommet fri af pælene, anbringes en strop – det er et mindre tov - som går rundt om den ene pæl og ned til bådens pullert. Pæleknob egner sig for sådan en strop. I ro og fred sætter man storsejlet. Faldet kvajes pænt op, og arrangeres på lampen. Slipstik... ordentligt ser det ud. Ikke noget med spil-laster og coppitehr... det hele foregår på fordekket.

Dersom vinden blæser således, at man vil gå fri af pælene, lader man gå stropen til pælen. Skubber sig fri og skynder sig hastigt ned til rovpinden. Dog på en sådan måde, at det ser ud som om man aldrig har

gjort andet – let, sindigt og elegant.

Hvis vinden alligevel blæser én ind mod pølene, så er det at man tryller. Skibet bliver blæst langskibs op mod pølene, og der ligger båden lige så stille - stille. Vennerne på broen tænker ved sig selv "Det der, det går aldrig!" Man hiver hjem på skødet, så det ikke fisker på pølene. Selv om man haler hjern og ved, at så burde det ikke fiske på pølene, så gør skødet det alligevel – af og til. En elastik mellem karmene agentil holder rospinden i læ. Og så er det man skubber sig fri, båden skal virkelig skubbes fri for at få sejle-fart, og igen – uden at det kan ses – skynder man sig ned til styrepladsen og styrer sig ud af havnen. For sådan en erfaren sejler, der klarer at sejle uden motor, forventes det, at man konverserer med alle dem, der sidder med kaffen i deres både. Samtidig med at man råber et eller andet kvikt og sjovt til nogen på broen, man smiler og vinker og ser meget, meget afslappet ud, samtidigt beregner man afdrift, overvejer havnens lumse hjørner og vindlæ, forsøger at forudsige det uforudsigelige... fuldstændigt ubesværet.

"Det er ikke sjovt, når skødet fisker, især når man sejler alene. Midt i en vending – for eksempel."

For sejleren uden motor er dette knapt så meget simultan kompetence. Det handler mere om orden i de sekvensielle processer. At alle de ting som skal og må ske, sker i den rette rækkefølge. Når man har fået det lært, er det den letteste måde at gøre det på. Og så den irtgamle regel. Det er altid vigtigt at se sig for, så man ikke generer andre, selv om både, der går for motor har vigepligt for både, der går for sejl. De skal vige,

men regn ikke med det! Når de gør det, så tag det som en gave fra Guderne.

Ind i mellem ender ting i kage. Man får rodet sig ind i et hjørne af havnen, hvor det er så trangt, at man ikke kan komme ud igen, eller går på grund, eller slet og ret sejler op i røven på en anden. Det passer ikke, at man kan finde en billig båd at segle op i, men man kan sagtens styre efter fortojningsstovet, og bruge den som en fjeder. Så skal man godt nok forklare kammeraten senere, hvorfor der er bundmaling midt på hans agterfortøjning. Selv om sligt sker, sker det ikke så tit. Og ofte sker det uden de store omkostninger.

Fokken, den sættes uden for, når man er fri for alt, som kan give bøvl. Sejler man alene, går man op i vinden – ret og slet – slipper rospinden og går frem. Båden er rigget til, at den søger op i vinden, når roret er frit. Så handler det om "En hånd til båden og en hånd til dig selv!". Altid en hånd til at holde sig fast, ikke noget med at tro "Det går nok!".

Og dét, man kan lægge en hånd på, det skal bare sidde fast. Gennemgående bolte, store skiver under møtrikker og sådan noget. For den kyndige er en stor skive i et ruffag smukt, set indemfra. Det er det særlige med skytsengle, man må ikke regne med dem. I så henseende ligner de forsikringselskaberne.

Fokken skal sættes, og den strop, der blev brugt til pølen, kommer i anvendelse igen. Nu sættes den mellem pullerten og 1 meter op på masten. Sådan en strop forhindrer at fokkeskødet fisker i klamperne på masten. Det er ikke sjovt, når skødet fisker, især når man sejler alene. Sådan noget sker altid på de mest uhensigtsmæssige tidspunkter. Midt i en vending – for eksempel. Når stroppen er på plads, hiver man fokken op, strammer godt til i faldet og gør fast. Det skal ikke blæse meget, for fokke slår som en piskestært, men har man sørget for, at der ikke

sidder metal i skødarmen, kan det ikke gøre rigtig skade, dersom man får et rap på hovedet. Det gør ondt, men så er det heller ikke værre. Så er det på tide at komme ned i cockpittet. Igen en hånd til båden og en til dig selv. Skoderne hives hjem og båden sejler bare der ud ad!

Når man så sejler der ude på Surdet, alene med sig selv og Murphy, skytsengle og bådens sjæl, Carl ved roret og krab-berne under kølen, så er der intet som kan gøre en fortræd. Og for resten, man sejler jo på 'begyndelsen af resten af verden'. Verden begynder lige dér, hvor du og båden er. Og der ligger en dåse ravioli nede om læ. Verden ligger for dine fødder, under kølen. Og hvor er det dog stille ombord på så-dan en ældre sejlbåd uden motor. Og når man sejler alene, skal man ikke skyde sig ind på andres ønsker, man skal ikke være venlig og tænke på, hvad andre kunne have lyst til, så det er bare fredeligt.

På et tidspunkt skal man i havn. Det er tilsvarende, som da man sejlede ud, bare i den modsatte rækkefølge. Man stryger fokken ude i det fri, den lille strop gøres fri og pælestikket slås i, så den er klar til havne-manøvren. Båden sejles ind for storsejlet alene, dersom der er modvind, krydser man. Det tager lidt tid, men man har også dejlig kontrol over tingene. Dersom man sejler medvinds, er det ikke så lige til, for ikke at sige umuligt, at redde sig ud af en dårlig situation. 'Banen' mellem pælene fra de to broer er måske for smal til at man kan vende. Det er svært at reducere farten, når man løber ned ad bakke. Smid dit sejl og fang en pæl med en ende! Men man skal også konversere, friske bemærkninger... "ah... mellemluft...!" Aldrig sige, at det blæste en halv pelikan...heller underdrive.

Når man så er inde i havnen, sejler man op mod en pæl, der står mellem dig og vindøjet. Ved at pine båden – som det hedder, når man sejler tæt til vindøjet –

sejler man op mod vinden og det går langsomt. Ved at pine yderligere, standser man foran pælen. Standse, vil sige at man standser mere eller mindre. Desværre tit mindre, som regel klarer man det med den bådshage, der alligevel ligger klar. Eller en tamp., amnkrafter, and a little help from the friends... skydsengle for eksempel. Igen – uden at se stresset ud – fortojer man til pælen med den lille strop. Vinden holder en væk fra pælen og de fortojede både. Man stryger sejlet, beslår det med sejsinger, hænger fenderne ud og lader gå. Nu blæser vinden en hjem til sin egen pæl, her slår man udhalertovet til forstaget og har styr på den sidste del af rejsen ind på plads, uden at naboerne bliver generet.

"Ved at pine yderligere, standser man foran pælen. Standse, vil sige at man standser mere eller mindre."

Der er altid nogle, der er nervøse og lidt opbragte over al denne sejlads uden motor. Men det har de ikke grund til. Vi har sejlet uden motor i flere tusinde år. Godt nok var der måske bedre plads i havnene, og bådene var ikke af glasfiber. Men alligevel, det er lekkert at have styr på båden i vinden og vandet.

P.S. 'Mette-båden' har fået en lille Yamaha - efter ti år uden maskine - fru'en insisterede. En startknap, en akkumulator...og diesel. Og der råbes ikke, der undertrykkes ikke eder... det hele er blevet lidt mere forudsigeligt kedeligt, og sikkert! Meeeen... der sejles da ind og ud af hjemnehavnen uden motor, når andre hensyn ikke tilsiger andet.

WT.

Fremgang for torsdagssejladserne



Af Simon Hansen

De Københavnske Træsejlere har fremgang med torsdagssejladserne. I år er det lykkedes at få flere nye sejlere til at deltage i den ugentlige kapsejlad for ældre træbåde. En af forklaringerne handler om kommunikation. Og den har Niels Laursen, skipper på spidsgatteren Bombus, haft ansvaret for. Sejlerne kan allerede dagen efter sejladsen finde en resultatliste i deres mail, og samtidig er der friske billeder fra sejladsen på en særlig hjemmeside, der kun viser billeder fra KTS torsdagssejlad. Allerede nu er det blevet den flotteste samling af kapsejlende danske træbåde på nettet overhovedet.

Må jeg få din mailadresse..?

Niels fik sammen med et par andre ansvaret for, at der kom lidt mere ud om torsdagssejladserne. Og Niels tog sig af kontakten til sejlerne:

"Jeg besluttede mig for at ville være i kontakt med de interesserede mindst 2 gange om ugen i snit i hele sæsonen. Problemet var bare, at vi manglede næsten alt. Vi havde ikke ret mange adresser på potentielle træsejlere, og hvad skulle vi fortælle i de ca. 50 mails som skulle sendes hen over sæsonen? Desuden var der ingen penge til markedsføring da vi ingen kontingentindtæger havde", siger Niels Laursen.

"Adresserne er hovedsageligt skaffet af nu-

The screenshot shows a Blogger blog interface. At the top, the title 'Kjøbenhavnske Træsejlere' is displayed in a large, bold font. Below the title, the page is dated 'fredag, september 09, 2007' and identifies the author as 'Niels Laursen'. A central image shows a sailboat on the water. To the right of the image is a short text entry: 'Bergflot med Anja til vint at den sejler endnu bedre i lidt mere vind. Foto: CBS'. On the left side of the page, there are sections for 'Dens mig', 'Links', and 'Arkiver'.

KTS særlige foto-hjemmeside kan du finde på adressen: <http://torsdagssejlad.blogspot.com>

Og hvis du synes det er indviklet, så kan du bare gå ind på KTS administrative hjemmeside og vælge siden med billeder. Her er der et link. KTS hjemmeside finder du via DFÆLs hjemmeside.

værende deltagere eller som oftest ved, at jeg har stoppet træbådejere og spurgt, om ikke de kunne have interesse i at sejle kapsejlad og komme på maillisten. Derfor har vi idag 60 aktive mailadresser.

Fotokonkurrence på nettet

"Samtidigt har vi lavet en fotokonkurrence, hvor der er oprettet en Google-Blog, som gør at det er nemt at markedsføre billederne, selv om folk ikke har plads i deres mailbox", fortæller Niels.

"Alt i alt har det betydet, at vi pt. en måned før sæsonen er slut har udsendt 62 gruppe-mails samt ca. 100 mails til enkelte."

I tørre tal kan man også se, at der er kommet mere

gang i sejladserne. Gennemsnittet af sejlere i 2006 var 5 pr. aften i gennemsnit med 9 som maximum. I 2007 har vi været 10 pr aften i gennemsnit med 13 som maximum og ialt 28 forskellige både til start.

"Så vi kan konkludere at resultatet er ok," siger Niels Laursen, "men hvis vi skal videre må vi nok til at have fat i nye både med direkte breve etc. og få deres adresser, samt udvikle nye aktiviteter som kan fange nye bades interesse og fastholde de nuværendes interesse."

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, 3.1.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.

Ove Knudsen
Halvtovl 11
1436 Kbh. K
Caprice, mortorbåd
og Hejmdal, Chalup

Svend Jakobsen
Nyhavn 51
1051 Kbh. K
Trio, Målar 30

Berni Kienzler
Bredal Vestmark 64
7120 Vejle Øst
Fnug, Platgatter

Meite Marie Tidlund
Halvtovl 23 2 th
1436 Kbh. K
Langøygøgg, Olfert

Brian Larsen
Eskildsgade 3, 3 tv
1657 Vesterbro
Astrid, jolle

John Berg
Adelgade 60, 3. Th
1304 Kbh. K
Ex. ejer Sølv, støttemedlem

Jan Kanne
Lukkemosevej 1
4780 Stege
Aglaiia, Husky

Ib Petersen
Store Krog 120 lejl. 301
2300 Kbh. S
Chalup, Britt

Anne Madsen og Kim Budtz Madsen
Halvtovl 23 st. tv

1436 Kbh. K
Celibra, Snekke

Poul Erik Nørgaard
Fasanvej 64
7900 Nykøbing M
Der var engang Motorbåd

Marianne og Thomas Jensen
Drogdengade 16 1, tv
2300 København S
Springer, Aramis

Jacob Lefevre
Refshalevejvej 200z
1432 Kbh. K
Lodsbåd, Amanda

Anja Kiersgaard
Sølvgade 19
5 tv., 1307 Kbh K
BB 11, Bergliot

Robert de Raemackers
Østergade 14
5874 Hesselager
Kragejolle, Haabet

Peter Teilmann
Og Egon Nielsen
Halvtolv 22 2. Th
1436 Kbh K
Chalup, Thais

Henrik Nielsen
Buen 8 Lørslev
9800 Hjørring
Har fået ny båd
Spidsgatter, Tjalfe

*Bergliot, en fin
lille BB11, fanget
i et stille øjeblik
under den ugentli-
ge kapsejlsads tid
for Svanemøllen.
Velkommen i
DFÆL!*



Gamle Amandas sommertogt



*Tekst og billeder Eva Noer Kondrup
Skipper på F D88, Amanda*

Jeg vil tage udgangspunkt i et par tabte badebukser, og så lade stemningen brede sig...

Vi var kommet til Agerød ud for Skælskør.

Turen fra vi ledede i Københavns Sydhavn, vores elskede 'Sydhavnso', havde været blandet med alle slags vejr og vinde. En mere end velkommen nordvestvind havde ført os helt til Rødvig den første dag, også selvom vi lige skulle fikse dit og ordne dat, og først var kommet af sted midt på eftermiddagen.

Alene pakkeprocessen er drilsk; småværktøj af alle slags, personlige ejendele, stormsejl eller harmonika? - her valgte vi heldigvis begge dele. Og alles travlhed for turen med at få afviklet løse ender i land, lukke af for sommerferie, jobs og tilberedning samt nedfrysning af retter, brød og kager...

Kl. 23.30 anduvede vi Rødvig Havn under stor spænding, vistnok mine gæsters debut med natsejlsads, blinkende lys der skulle dechiffreres korrekt: fiskenettene udenfor havnen skal passes med omhu.

Vi blev mødt på molen af en vinkende lommelygte, for vi var ventet af Amandas tre 'veninder', Gill, Scherzo og Påfuglen, alle FD'ere af ældre årgang, som hun selv.

"Jeg vil tage udgangspunkt i et par tabte badebukser, og så lade stemningen brede sig..."

Næste morgen stod Gunnar fra Påfuglen allerede klar i sotoj og vest, mens kaffevandet kogte ovre hos os.

Herligt, for så var det bare af sted!

Carl Ove i Gill var først ude af havnen og lagde bi for at vente på feltet, og så gik det sydvestover.

Denne skipper havde i ånden set, at der nok ville gå et par dage før Bøgestrømmen kaldte, så hun havde kun rudimentært forberedt sig. Nu var det lige på! 'Veninderne' havde selvfølgelig et utal af gode råd til smutveje og fulgte ikke soldat-ruten overhovedet. Så gæsterne på Amanda måtte passe krydsningen, vinden var lige i snotten, mens jeg navigerede så svæden sprang.

Nede i Dyndkrogen havde de andre igen lagt bi for at vente på os, ja de var engleagtigt tålmodige, og alle fire både fulgtes nu videre ned til Kalvehave på let rumskød.

I Kalvehave blev det til et par overliggerdage, hvor det gode selskab fra de andre både betød masser af sang og harmonikaspil, bordfodbold med Ida som master champion, og kulinariske excesser. Ex. Jørgens lækre pandekager med ahornsirup og Michaels trompetkantarelvorspeise fra Viemose Skov. - Og billige havnepenge: Gunnar, selv ekshavnefoged, forhandlede hver dag prisen i bund, bl.a. også fordi vi havde stuvet Gill og Amanda ind på een plads(!)

Vore veje skiltes nu, de andre skulle videre, men vi orkede ikke mere kryds lige nu med oceaner af vand strømmende ind ved mastefoden. Så vi listede til Nyord. En god sejlerven, Henrik fra 8 mR'en Unda, har sommerhus der, og vi blev budt til fødselsdag hos mor Valborg med lugkage og kakao og det hele. Strandengene på Nyord er fuglereservat, og under en spadseretur så vi en stor regnskov. Den fløj lige hen over hovedet på os med et karakteristisk 'yyt-yyt-yyt'.

Videre til Vordingborg næste dag, stort set på halvviad, et underdejligt farvand med de mange småøer og holme.

Flece venner kom ombord, hyggeligt, og der var by-



Amandas skipper alias denne artikels forfatter studerer søkortet for sejladsen.

fest i Vordingborg. Hvor mange har egentlig oplevet at sidde ombord på deres båd, mens Bamsen, live på blokvoغن, synger "I en lille båd der gynger..." Nå, vi kunne måske godt have undværet...

Vi var fem personer ombord til overnatning, de stakels gæster fik som køjer de smalle tofler i cockpittet, der på Amanda er lavet som stikkøjer. Gæsterne var

også lidt radbrækkede næste morgen, men fik chancen for at strække ud, da der, som bekendt, er morgengymnastik for vejrmeldingen på Kalundborg Mellemboje.

Det fine vejr indbød til ankring, så vi lagde os for svøj ude i vigen, hvor vi nød frokosten, så drog gæsterne af sted igen efter at være blevet sat af for enden af en bro.

Vente, vente på den lovede sydøstenvind, som aldrig kom. Vi daffede bare om til Masnedssund Havn, som straks blev en af vore yndlings-. Det 'kløndikede' er meget lig vores hjemlige Sydhavn. Der flød en død sæl rundt i havnen, temmelig grotesk, det var nok sælpest der var dræberen. Trist at se på, men omvendt kunne man i år glæde sig over den lave risiko for iltsvind i fjorde og farvande: vejret har ikke været for varmt og det har blæst godt(!)

Næste morgen skulle vi købe et broflag i marinebutikken. Der stod lidt af en østenhømer, så der gik en fæl strøm hen mod broen. Michael fik med stor snilde parkeret båden ovre ved butikken, men da vi skulle ud igen, var jeg ikke tjep nok. Skulle nok have haft motoren godt oppe i omdrejninger før fortøjningen blev sluppet, set i bakspejlet. Der kom et grimt, men heldigvis kun overfladisk hak i bagbords klædning.

Under broen kom vi, den blev åbnet 'til ære' for os, uden yderligere knubs, og så afsted afsted. Der var godt med vind, vi susede ud langs Knudshoved Odde i efterhånden pænt meget sø.

Oppe ved Bissenup besluttede vi os for at fortsætte på den gode vind, som så, naturligvis, straks så så snit til at forsvinde(!) Nu var det blevet bageovn. Ida havde rørtjansen og pakkede sig ind i håndklæder, som jævnligt blev dyppet i det dejligt kølende havvand. Da vi havde spist frokost og sunget et par sange fra Den Danske Sangskat med alle de respektive vers, kom vinden tilbage. Perfekt sejlads, bare lækkert, folkestagen ude, 3-4 sekundmeter agtenfra. Hvad vil du mer'?



Tre flinke Folkebåde på tur fotograferet fra den fjerde.

Og så er det at vi står på Agersø om aftenen, og Michael har tabt sine badebukser. Ikke mens han havde dem på, hvilket nok også ville være lige pikant nok, selvom Agersø engang var mændenes svar på Femø, og mandelejren med hel og halvfæklædte herrer lå lige op af havnen. Sikker til stor morskab for øboerne. Michael vader tilbage op i byen, men finder ikke bukserne. Vi farer rundt som vildfåne dansemyg, det er så spændende: vi skal til Kerteminde, hvor Amanda blev bygget i det navnkundige år nitten-hundrede-ni-og-fyrré, vil vinden vende rigtigt, kommer vi frem, der er kun et par dage til hun atter skal være 'bound for København'.

Der fourageres kartofler og honning i en af de utallige boder, og vi spiser spætte, oh hvilken spætte, på kroen.

Aftenen er ufatteligt smuk og vi spadserer rundt blandt stadig modnende kommarker og fodrer snakkesalige heste.

Så er det ud på vandet og videre, søtøj på, morgenkaffe udenfor havnen!

Opad forbi Egholm går det fint, men ude i selve bæltet går der ikke mere end tre kvarter, før vi er sat så meget af strømmen, at vi ligger ret nært på Sprogø og pillonerne, det går slet ikke efter planen. Der står noget karakteristisk 'bæltso' og pludselig hopper svanehalsen ud af sit beslag. Ingen ballade i øvrigt, Ida fikserer den med en strik, men det ser lidt drilsk ud med vejret: stik vestenvind. Et opkald til vejrudsigten lover netop disse 13-18 sekundmetering. Vi kan ikke holde en skid oppe, rent ud sagt, og må futte over bag Sprogø for at 'snyde' og sejle i læ af ø og senere bro. Helt urealistisk, for broen videreekspereder bare vinden som under en klint, kan vi erfare, da vi er omme på nordsiden.

Korsør Havn kalder, og sådan bli'r det! Æv komma æv!

Så tog Ida hjem, hvor surt, hvad skulle vi gøre uden hende? Okay, hun havde sagt for længst, at hun ville forlade os, men her sad vi i Korsør Havn! Kerteminde havde udviklet sig til et uopnåeligt Fata Morgana, vore drommes drømmehavn, og vi havde TABT.

Næ nej, sådan er det ikke. Det er godt sømandskab at modificere sine planer efter forholdene, og Korsør viste sig at være gaf for os turister.

Masser af savsmuld til den møre båd fra et lokalt tømrerværksted, en god fiskehandel, et smukt kunstmuseum med kultegninger af Isenstein fra den klassiske musik, og meget, meget mere.

Vi var svært begejstrede og lettede kun nødigt for at påbegynde hjemrejsen.

Ingen vind, det hele klappede, men når motoren blev sat lidt ned i omdrejninger, kunne man godt læse højt fra "Kokkebogen" (= "Kitchen Confidential" af Anthony Bourdain), der fortalte om restaurationsbranchen i New York, måske lidt sært, men en effektiv afledning af tankerne. Michael opdagede midt i sløvheden et marsvin ude til bagbord, det var mens vi passerede Stigsnæsværket.

Den smukkeste aftenhimmel dannede baggrund, da vi i den nedgående sol gik ind i Bisserup Havn. Overordentligt flinke mennesker i en ikke særlig køn båd (jamen, hvordan?) hjalp os til rette, og vi krøb straks til køjs.

Næste dag var der annonceret noget nordøstenvind, men den dukkede først op ret sent. Da var vi for længst nået til Fæbo, primært for motor, men der kom lidt søbrise ude fra Smålandshavet, som kunne anvendes de sidste par mil. En ikke helt enkel havnemanøvre for sejl, sejlene blev bjerget en anelse for tidligt, men måske held i uheld, for nu var der så meget vind, at vi kunne gå ind i bunden af havnen for riggen alene.

Næste dag hed målet Gåbensø, en meget, meget gæstfri havn med skønne cykler til gratis afbenyttelse. Der var virkelig lovet balladevejr, så vi lukkede båden til, "skalkede lugerne", og søgte ly i deres hyggelige klubhus. Vejret var da trist, men aldrig rigtig dramatisk. Så af sted mod Kalvehave. Der var mere vind og mere tid, så hvorfor ikke prøve Sandvig ved Jungsho-

ved? Åh, opdager under anduvningen, udover ubehagelige bump under kolen, at der kun ligger en enkelt båd derinde, en ikke særlig dybt stikkende hollænder. Ikke godt. Er der overhovedet chance for at få vendt og komme ud igen? Nå, vi ligger til udenpå hollænderen og tager loddet med rundt i havnen. Havnefogeden lover at trække os fri hvis...

Vi finder en plads, og næste morgen er der vand nok. Hollænderen vender deres kuf-agtige båd, så den nu har næsen ud af og byder os på en kop kaffe.

Der er kulingvarsel, åh, bæh, bøh, vejret og vinden ser da fin nok ud ???

En venlig sjæl har givet mig nummeret på en DMI-mand, der kan fortælle om lokale vindforhold. Jeg ringer op: Nej, kulingen kommer først til aften. Så videre hjemover, denne gang med en noget lettere navigationsopgave, ingen kryds, følger bare ruten med vinden ind agtenfra.

Nogen vind i Faxe Bugt, overnatning i Faxe Ladeplads og i Rødvig, masser af sejlads den sidste dag, hjemme en dag for tiden for at undgå endnu en varslet kuling. Hvem sagde Kertemindet?



”Læserne skriver...”

Ejeren af SSB-båden Margot, Hugo Hørlych Karlsen, har sendt os denne kommentar til Max Vinders indlæg i DFÆL-bladet nr. 92.

Under rubrikken ”Læserne skriver...” har Max Vinner i DFÆL-bladet nr. 92, 2007 et indlæg, der for en stor del handler om min båd, nemlig SSB’eren Margot II fra 1927.

Der er noget i fremstillingen, der forvirrer mig. Max Vinner skriver:

”Den første SSB-båd blev (...) først bygget i vinteren 1927, og det var ikke Margot II.”

I *Sejlsport, Medlemsblad for ’Kgl. Dansk Yachtklub’ og ’Kjøbenhavns Amatør-Sejlklub’* nr. 18, 1927 er der 10 billeder af Margot II, da hun søsættes, og teksten til billederne lyder:

”Hosstaaende Billeder viser den nye Sydskandinaver af B-klassen, altsaa med Kahyt, der er bygget hos Baadebygger Martin Jensen, Thuro. Baaen, hvis navn er Margot II, er tegnet af Konstruktor Witt og ejes af Hr. Købmand Henrik Olesen, Svendborg. Baaen løb af Stabelen den 15. Maj.”

I samme blads nr. 32, 1927, der udgives 8. september, har Knud Degn en større og meget spændende artikel om SSB-båden, og især om Margot II. Der er desuden et foto af Margot for fuld sejlføring og beskrivelse af dens resultater i et par kapsejladser. I samme nummer er der et informativt referat af generalforsamlingen i KDY i august 27, blandt andet igen med en diskussion af SSB’eren og især Margot II.

Hvis min båd Margot (som hun kom til at hedde

uden II-tallet, og som hun også hedder hos mig) blev søsat 15. maj 1927 og er en fuldblods SSB’er, hvad hun går for at være, virker det forvirrende, når Max Vinner som nævnt skriver, at:

”Den første SSB-båd blev (...) bygget i vinteren 1927, og det var ikke Margot II. Det var derimod HEBE bygget af Svend Svendsen, Kastrup og tegnet af hans søn Jens.”

De ejeroplysninger, som Max Vinner giver på Margot, er ikke forkerte, men utilstrækkelige.

Da jeg overtog Margot, fulgte tilsynsbogen med, som har været ført siden 1928. Af denne fremgår samtlige ejere. Den interesserede læser kan finde dem anført på min hjemmeside om Margot – hvor man også kan se de tre nævnte fotos af Margot fra 1927 samt fotos af hende nu, blandt andet på hendes 80 års fødselsdag, 15. maj 2007. Desuden er der på siden gengivet hele Knud Degns artikel fra *Sejlsport* og citeret lidt fra de mange andre notitser, der fra 1927 og i årene frem indgik i *Sejlsport* om SSB’eren.

Margots hjemmeside: www.nordosten.dk – klik på Margot nederst i panelet til venstre. Eller brug denne direkte URL:

www.sitecenter.dk/nordosten2/skiboghav/.

NB: I sin artikel om Margot i *DFÆL-bladet* nr. 91 oplyser Simon Hansen Margots sejlnummer som SSB D 1 – dette var korrekt for det gamle sejls vedkommende. Det nye, som jeg fik med ved overtagelsen af båden fra Frank Petersen august 2006, har angivelsen SSB DEN 1.

Projektbåde



22 kvm. 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.



Berg spidsgatter, bygget 1947 på Stege Bådverft. 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.



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312
Fax 6220 1477
www.hfmarine.dk



What every well-heeled boat is missing this season.

Navnestandere

Prikken over i et på enhver smuk ældre lystbåd. Individuelle navnstandere 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



DFÆL
c/o Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.1.v.
++++1215++++
2100 København Ø

B

POST
PP

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