



# DFÆL·bladet

*Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer*

**Nr. 94 december 2007**

Tre piger på togt

6 års forsøg med linolieprimer

Sommerstævne i Assens 2008



Nr. 94, december 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@defaele.dk](mailto:bladet@defaele.dk)

**Annoncepriser**  
Helside 800,-  
Halvside 500,-  
Tredjedel side 400,-  
Fjerdel 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@defaele.dk](mailto:formanden@defaele.dk)

**Næstformand**  
Simon Hansen  
Bygaden 72, Orø  
4300 Holbæk  
2298 1674, [bladet@defaele.dk](mailto:bladet@defaele.dk)

Carl Bisgaard  
Brushjergvej 5, Trunderup  
5683 Haarby  
6473 3015, [cab@cowi.dk](mailto:cab@cowi.dk)

Jørgen C. Heidemann  
Skovbakken 22, Skt. Klemens  
5260 Odense S  
6615 0402, [jhe.hjem@webspeed.dk](mailto:jhe.hjem@webspeed.dk)



**Foreningens sekretariat**  
Medlemskab, standere m.m.  
Birte Molbech  
Holstebrogade 4, 3.t.v.  
2100 København Ø  
3538 0165, [medlem@defaele.dk](mailto:medlem@defaele.dk)

## Lokale initiativer

**"Kort 112"**  
Bruno Jensen  
AGFvej 2  
8260 Viby J  
Tlf 8611 5485  
E-mail [brj@ats.dk](mailto: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](mailto:laursenniels@gmail.com)



**Billedet på forsiden**  
Helsingørjollen Vuska på som-  
mertogt i 1960erne. Ombord er de  
tre veninder Lisbeth, Charlotte og  
Birgit. Læs historien inde i bladet,  
hvor vi bringer 3 afsnit af Lisbeth  
Koføeds rejsebeskrivelse.

# En god ven er gået bort

Det er med sorg i sinde, at jeg fik at vide, at Torben Rix er død. Torben mødte jeg første gang ved sommerstævnet i Århus, hvor vi lå ved siden af hinanden, samtalen faldt selvfølgelig hurtigt på vore både, og jeg var ikke i tvivl om, at Torben elskede de både, han havde ejet gennem tiden og især Diana III, som han ejede til sidst. Torben kunne fortælle lange historier om dem og de ture han sejlede med dem, og det var ikke altid småture - i sommeren 2006 var han Østersøen rundt i Diana III.

I år var planen at sejle rundt til de danske småhavne og registrere, hvad der var af bevaringsværdige både - her ville Torbens erhverv som arkitekt også have været til stor hjælp, men denne tur måtte desværre aflyses på grund af helbredet.

Ved Torbens død var han medlem af bestyrelsen i DFÆL, og her lærte vi ham at kende som én, der brænder for sagen, især var Torben manden bag vores nye flotte design. Vi vil altid huske Torben for hans gode humør, og den sidste gang, jeg talte med ham, nogle få uger før hans død, var han optimistisk og skulle snart raskmeldes.

Jeg håber også der er dejlige både, dér hvor han er nu. Vores tanker går især også til Torbens hustru, Hanne. Ære være hans minde.

*På bestyrelsens vegne  
Ove Juhl*



*Torben Rix stod fadder til DFÆL's nye logo, og var ved sin død i fuld gang med at udvikle et system for nummerskilte til alle både i DFÆL's register.*

*Det nye logo blev taget i brug ved sidste generalforsamling, hvor Torben selv hejsede DFÆL's nye stander foran sejlkubbens hus i Århus havn.*

# Kom på bådkiq i vinter

Så tager vi hul på vinterens medlemsarrangementer. De populære lokale Åben Båd fortsætter. Ideen er enkel: Hvis du vil have besøg af andre træsejlere ved din båd, skal du bare finde en dag og møde op ved din båd. Så har gæsterne selv kaffe og godt humør med. Måske er du ved at renovere noget, eller også vil du

bare gerne vise vinterbåden frem. Det giver et par glade timer med hyggelig bådsnak på en kold vinterdag.

Har du lyst til at holde Åben Båd, kan du kontakte Ove Juhl, som holder i trådene. Hans adresse finder du på side 2 i bladet.



## Lørdag 1. marts i Horsens

I Horsens er den Nordiske Krydser, Briand VII, kommet på Værft. Lauget for Briands Bevarelse har købt båden af Danmarks Museum for Lystsejlads og er ved at renovere den. Bla. er det sandsynligvis originale oregon-dæk samt mørre bundstokke ved at blive udskiftet.

Restaureringen af Briand kan følges på laugets hjemmeside: [www.briand-7.dk/](http://www.briand-7.dk/)

Lørdag den 1 marts kl. 1300 er der åben båd. Som før vil det også denne gang være muligt at nyde medbragt kaffe og kage i ly inden døre.

Adressen er:

Horsens Yachtværft, Gammelhavn 3, Horsens.



## Lørdag 11. februar i København

Cleo er en smuk 55 kvm. klassekutter fra 1920. Hun fik ny ejer for et par år siden og en løbende renovering er gået i gang. Cleo er i mangt og meget original, og renoveringen er i tråd med bådens oprindelighed. I år er fribordet renskrabt og der skal udføres en del reparationer på det. Ruffet skal også have en større omgang. Kom på besøg og oplev en autentisk, stor kutter, dem er der ikke mange tilbage af i vore havne.

Båden står på Frem's bådplads ved Svanmøllehavnen lige over for Frem's Restaurant. Spørg efter den, så finder du os.

Lørdag den 11. februar klokken 13, Ved Frem's restaurant, Svanemøllehavnen, København.

## Lørdag 8. marts i Svendborg

Ellida, der ved sommerstævnet 2006 i Dageløkke blev bevaringspræmieret, er i en løbende renoveringsproces og skal nu have nyt dæk og ny mast.

Vi er inviteret på besøg hos Peter Folke Olsen, der har båden stående hjemme, Kyseborgstræde 1, 5700 Svendborg, lørdag 8 marts kl 14.

Det ligger lige ved siden af Sct. Nicolai Kirke. Når vi har set, hvad der er at vise frem, samles vi inde privat hos Alice og Peter – vi medbringer som vanligt the/kaffe og kager. Der er plads til ca 20 deltagere.

Vi kan parkere i umiddelbar nærhed på Amtsavisens P-plads.



# De dejlige Mälarbåde

*Tekst: Simon Hansen*

Det ser dejligt ud, her hvor Anna, en Mälär 25, ejet af Per Carstens i Svendborg, er i fin balance på et skarpt kryds. Mälärbådene er meget velsejlende, hvor især den store Mälär 30 er berygtet for at være lynhurtig. Men også M25 kan følge med.

## Først M22, så kom M30

Mälärbådene er svenske konstruktioner, som den dag i dag kan samle store kapsejladsefter. Det hele begyndte med båden Mälär 22, som den berømte konstruktør Gustaf Estlander tegnede. Båden blev præsenteret i 1930 og blev meget hurtigt populær. I alt er der bygget knap 140 M22. Nogle kunne imidlertid tænke sig at se en større variant af båden fra Estlanders hånd. Men han døde desværre inden han fik tegnet den større båd.

En konkurrence blev udskrevet, og her løb den unge Lage Eklund af med sejren. Og det skulle vise sig, at hans M30 også blev en ægte klassiker. Den første var klar til sejlads i 1933, og hele 91 både blev bygget fra 1933 til 1970. Derefter blev den bygget i glasfiber, og der bygges stadig til klassen. Med et lystal på hele 1,14 kan den snildt tage kampen op med moderne konstruktioner.

## M25 er et efterkrigsbarn

M25 kom til verden i 1947, tegnet af Erik Nilsson som en ny entypeklasse. Tallet 25 refererer til sejlarealet på den 10 meter lange båd. Der er også en M15 fra begyndelsen af 1950'erne. Den blev ikke nogen

helt stor klasse, men der er da bygget et par snese af slagsen.

Og hvorfor hedder de så Mälärbåde? Mälären er Sveriges tredje største sø, og strækker sig mod vest fra Stockholm. På Mälären er der en stor trafik af såvel lyst- som erhvervsfartøjer, og det var Mälärens sejlforbund, der fik båden udviklet.

*Se mere: [www.mbat.nu](http://www.mbat.nu)*



	M30	M25	M22	M15
Længde oa, m	11,50	10,00	9,50	7,925
Længde vl, m	7,64	7,28	6,00	6,01
Bredde, m	2,06	2,10	1,80	1,81
Fribord ved nulpant, m	0,56	0,58	0,46	0,53
Dybdegående, m	1,40	1,30	1,28	1,18
Vægt køl, kg	1.230	1.150	780	680
Displacement tons	2,35	2,21	1,45	1,25

Klassikernes historie





**Entypebåd Mälar 25, M25 D47**

Længde overalt 10,00 m

Bredde 2,10 m

Deplacement 2.21 ton

Længde i vandlinien 7,28 m

Dybgående 1,30 m

Sejlareal 25 kvm

Konstrueret af Erik Nilsson, Sverige, 1947

# På jagt efter Lykke-Per II

*Kan nogen af bladets læsere mon hjælpe med at finde motorbåden Lykkeper II?*

'Lykkeper II' var bygget af E. Larsen (svendestykke) hos Søren Larsens Skibsværft i Nykøbing Mors i 1937. Type bagdækskrydser 'Greif' med længde overalt 10,61m. Den sejlede først under navnet 'La Danesa' til den 30. april 1938, da den i Limfjorden mødte 'Lykkeper' (årg. ca. 1925) af Aalborg med min bedstefar som 'reder' og den faste besætning af gode venner (dette baseret på skibsjournalen, som jeg har sammen med meget andet materiale om båden). Under frokostophold i Løgstør talte ejerne sammen om deres både, og det endte hurtigt med en byttehandel. Derefter skiftede bedstefars nye båd navn til 'Lykkeper II'.

Jeg har selv som barn og ung været på mange skønne sejlture i båden, - gode oplevelser med familien og en stemning af eventyr, som aldrig helt glemmes. Endda en køretur siddende i cockpittet, mens båden på blok-vogn blev kørt fra garagen i Vejgård de ca. 4 km til Vestre Bådehavn i Aalborg.

Efter at familien desværre solgte båden i 1970, har den haft en række ejere, og jeg har ved lidt opsøgning flere gange stødt på den rundt om i Danmark og talt med ejerne. Sidste kontakt var i Gisseløre ved Kalundborg i 1998, hvor den lå under nyt navn 'Prinsesse Louise'. Siden har jeg ikke set motorbåden, og jeg har desværre ingen viden om, hvad der er sket med den.

Lidt om ejerne:

1937-1938 E. (Svend?) Larsen, Nykøbing Mors. Bå-



*1947, Aalborg. Original overbygning.*

den døbt 'La Danesa'

1938-1963 Jens Lassen Studstrup (min bedstefar), Aalborg. Båden omdøbt til 'Lykkeper II'

1963-1970 Ester Studstrup (min bedstemor ejede den efter bedstefars død), Aalborg

1970-1974?? Arkitekt Knud W. Orland, Aalborg

1974??-1985 Ole Godsk, Juelsminde

1985-1994 Merete og Varny Madsen, Odense

1994-1998 Jens Blomstrøm, Faaborg. Båden omdøbt til 'Susanne E.'

1998-?? Jan Hovgaard, Kalundborg. Båden omdøbt til 'Prinsesse Louise'.

Oplysninger om konstruktøren Arthur Tiller:

<http://www.fky.org/yachtsportarchiv/s-dokumente/tiller1936.html>

Jeg håber at den gamle motorbåd eksisterer endnu, og jeg vil meget gerne høre om det, hvis du kender til den.

*Jette & Frank Studstrup, Strandvejen 52, 8000 Århus  
Tlf. 45 88 5509*





*1998 ved Gisseløre.*

## **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](mailto:asta_graunbl@yahoo.dk)



# Tre piger på togt, del 3

*Af Lisbeth Kofoed*

## **19. juli.**

Morgenstund har guld i mund, igen. Omsider tørnede vi ud og provianterede i Gåsetårnets by. På havnen bekendtgjorde højtaleren, at nu blev alle piratjollerne trukket i havn på grund af vindstille. Metreorologerne lovede dog vind over middag. Den er i orden, sagde vi, vi tar afsted straks efter frokost og sætter kurs mod Agersø, øen vi længtes efter at lægge til ved. Et stor-slået syn var det at sejle under broen. Den ses efterhånden i alle vinkler og perspektiver, og vi strøg afsted for agtenvind.

Birgit fik overlad styringen - hun har sin egen idé om, hvordan det skal gøres. Hun sidder altid med hovedet helt nede i kompasset. Så ved jeg, at vi sejler med garanteret én grads nøjagtighed! Vi satte kurs 300 grader mod Agersøs røde fyr.

Nu må vi have lov til at prale lidt: Undervejs overhalede vi en stor tysk tremaster sejlskib, og både kaptajn og skoledrengene ombord sagde vittigheder og grinede fjollet, for det kunne de jo ikke rigtig lide. (Slet ikke fordi vi var tre piger).

En komisk situation opstod, da kaptajnen indgående studerede mine to søde gaster i kikkert. De ville ikke beglos og vendte ryggen til. Han gloede videre. Så udvandrede de i harme til kahytten, og jeg sad og grinede, så tårene løb.

Siden drejede vi hen ad Vejrø til, for slatne sejl, og vi lå i dynger af vandmænd og iagttog, forresten, en strøm vending. Det lignede toppede bølger, og vinden var, ganske rigtigt, ved at gå om fra NØ til vestlig.

Det blæste nu en lun og konstant vind, og vi sejlede til 01 nat.

Det var en oplevelse. Helt stjerneklart og stille, og samtidig en spændende orienteringsleg at tyde fyrenes vinkler og blinkfyr og regne ud, hvor vi befinder os. Charlotte tog en lur, Birgit og jeg skiftedes ved roret. Man holdtes vågen af udbrug som: ”Se, der er quick-blinket ved kabledningen til Agersø, og se, der er Omø fyr i grøn vinkel.”

Pludselig mens vi duvede for halvvind langs Agersø sydspids og sad i en sød landlig duft af dugvådt hø, stod der bundgarnspæle ca. 10 meter fremme. Jeg opdagede dem ved, at et lys ligesom slukkedes kort, og hårene rejste sig på hovedet, for nu var der bud efter os igen!

**”Birgit! Der er pæle lige forude, skynd dig, drej roret væk fra dig!”**

Jeg råbte: ”Birgit! Der er pæle lige forude, skynd dig, drej roret væk fra dig!” Skuden drejede væk og udad, men jeg skulle ikke sejle mere i nat, endsige finde Agersø Havn i bælgmørke.

Vi smed anker anker og satte flermuslygten. Jeg rystede sådan på hænderne, at låget til pvetroleumsbeholderen i lygten røg ud af fingrene og - plump - i



*Det var i de glade 60'ere, at Lisbeth sammen med veninderne Charlotte iført tidstypisk frisure (t.v.) og Birgit (t.h) tog på sommertogt med Helsingørjollen Vuska. Fjerde og sidste del følger i næste blad.*

vandet. Men skidt, man skal aldrig ærgre sig over bagateller.

Jeg var oppe utallige gange og ved 2-3 tiden blæste det stadig mere op, og vi lå dårligt og red på bølger, der smøg sig om næsset fra Omøsund. Bundgarnspælene huede mig ikke rigtig, så stakkels Charlotte måtte purre og hjælpe med at sejle båden ind til Agersøhavn i bugten lige ved. Nu var det lyst, og sikken en solopgang! Der var noget uhyggeligt ved dens oran-

gerøde skin. Det var frisk - til kuling nu, og det var det blevet.

### **20. juli.**

Vor plan, at hale ankeret næsten ind, så sætte sejl og dreje skarpt udad, væk fra pælene, løb ganske ud i sandet. Vi nåede ikke at vende, men drev allerede ned mod de forbandede pæle. Bøgestrømmens mareridt gentog sig. Men da handlede Charlotte, gæve gast,

*Forstætter side 14*

# 6 års forsøg med linolieprimer



*Det nye ror har fået tre gange jern-zink-maling.*

*Af Simon Hansen*

For snart otte år siden købte jeg Saxon, en kutter fra 1946 bygget i lærk på eg. Da båden kom på land var det tydeligt, at malingen havde det ganske skidt. Den boblede hist og her, skallede af under vandlinien og på jernkølen.

Vinteren 2002 skrabede jeg derfor al maling af båden, fra bund til top, udvendig og indvendig. En varmluft-pistol fik nemt den blanke oliemaling til at løsne. Noget trægere gik det i bunden. Men af kom den da.

Min analyse lød sådan: Malingen skaller af, fordi fugt i træet danner dampbobler under malingen, som så slipper sit greb. For at stoppe dette, måtte træet forhindres i at optage så meget fugt, og en ny maling skulle kunne lade evt. damp passere ud men ikke ind. Derfor besluttede jeg at arbejde med linolieprodukter. De tillader jo fugtpassage. Spørgsmålet var bare, hvordan et ”linolie-system” skulle bygges op?

Tidligere brugte man blymønje med rimeligt resultat. Giftvirkningen fra blyet holdt råd på afstand. Men blymønje er nu om dage forbudt til den slags, og er noget særdeles giftigt stads at arbejde med.

Efter mange diskussioner med gamle bådebyggere og malerkyndige, besluttede jeg at lave en primer baseret på jernmønje og zinkhvidt. Jernmønje er en linoliemaling med pigmentet Hæmatit, og zinkhvidt er linoliemaling med pigmentet zinkoxid. Den har jeg nu brugt i 6 år med særdeles godt resultat.

Men inden da blev hele båden omhyggelig imprægneret med koldpresset linolie tilsat fungicid mod svamp. Jeg brugte knap 40 liter ved at smøre båden over nogle vintermåneder. Til sidst var den mættet, træet blev ved med at se olievådt ud. Dermed var træets evne til at suge vand reduceret betydelig.

Næste trin var så at prime, eller grundmale. Det



*Da jeg lagde nyt dæk, fik dæksbjælkerne to gange jern-zink-maling på toppen for at beskytte dem.*



brugte jeg jern-zink-malingen til. Bunden fik tre gange, to gange på fribordet og tre gange i bunden indvendig. Det er vigtigt at linoliemaling trækkes ud i tynde lag med en stiv ringpensel, og ikke lægges på i halvtykke lag som en alkydmaling. Mellem hver gang hærdede malingen en uges tid, fra weekend til weekend.

Fribordet blev så malet hvidt med en hvid linoliemaling, og bunden fik et par gange almindelig blød kobberbundmaling. Den hæfter fint på linoliemalingen.

Jernkølen var særlig slem, her faldt rustskaller af i



*Jernkølen efter optagning og trykspulning. Der massive rustangreb er stort set stoppet, og der er næsten ingen afskalninger.*

tykke lag på nok 75% af kølens overflade. Jeg skræbde al løs rust af og kørte den over med stålborste på vinkelsliberen. Afsluttede med en børstning i våd linolie. Så malede jeg den med min jern-zink-maling.

Resultatet har været særdeles tilfredsstillende. Afskalningen på fribordet holdt helt op allerede første år. På jernkølen svandt afskalningen til ca. 25% af overfladen første år, 10% andet år og nu er der kun enkelte små pletter af rustgennemslag.

Siden grundbehandlingen med renskrabning, oliering og "priming" med jern-zink-maling, har jeg hvert år ved optagningen trykspulet bunden for at få løs bundmaling af. I løbet af vinteren har jeg strøget et lag jern-zink-maling over den matte, gamle men fastsiddende bundmaling. Olien binder det løse kobberpigment, omtrent som var det en kobberbaseret linoliemaling. Om foråret har jeg så på ny malet med blød bundmaling. Det har over de nu seks år dannet en stærk, fleksibel bund af kobberholdig maling oven på grundingen med jern-zink-maling.

Min konklusion er, at metoden fungerer særdeles godt, jeg har fået stoppet afskalningen, og har tillige fået nogle billige malinger uden opløsningsmidler at arbejde med.

Jern-zink-mønnen laves nemmest ved at blande 1 liter jernmønje, en halv liter kogt linolie med fungicid og en stor tube zinkhvidt (kunstnerfarver). Man kan også skaffe pigmenterne og blande op helt fra bunden. Vigtigt er bare, at jernpigmentet er hæmatit og ikke jernoxid som biprodukt fra industrien. Det er der nemlig skadelige svovlforbindelser i.

På fribordet har jeg brugt almindelig hvid linoliemaling (baseret på kogt linolie, ellers er den ikke stærk nok) og tilsat ekstra zinkhvidt. Zinkhvidt giver en lidt hårdere maling samtidig med at zinken har en giftvirkning.

*Du kan læse mere på [www.klassiskebaade.dk](http://www.klassiskebaade.dk), gå ind under "Saxon" og "Renoveringen".*

som sad ved roret. Med fast hånd og en portion held, fik hun drejet os skråt ind mellem to pæle (vi holdt vejret i de sekunder) og gled fint igennem. Der var gudskelov ingen net på.

Ankeret havde bragt en have af søplanter med op. Det var noget glat stads på dæk, så det røg ud med nogle pøse vand. Hvor var det skønt at komme ilæ for kastevinde og bølgesprøjt og se Agersø Mølle knejse over bakken. I tre kryds var vi inde. Fortøjede ved den læ mole, slukkede lanterne og flagermuslygte, satte fender og solsejl og gik til køjs igen. Birgit havde sovet fra hele oplevelsen!

Efter mange timer på søen, er det nu herligt med en dag i land. Særlig på en ø som Agersø. Vi travede gennem idylliske landskaber, lugtede ”bondeland”. Her smed vi skoende og vadede over et ret bredt vandbælte for at gå i land på den lille ø, Egholm. Bunden var ækel, smørblød mudder, og vi undgik heller ikke buksevand, men derefter var livet paradisisk de næste timer, for vi smed alt tøjet og lagde os til rette i læ af en sandklit og lod bare solen bage og brænde nattens strabadser ud af kroppene.

Vi gik også en dejlig aftentur runt Agersø sydspids over lave engdrag med stupide køer og nåede sejllrenden mellem Omø og Agersø. Der står fyret med 16 farvede vinkler, der hjalp os frem sidste nat. At vi skulle havne på Agersø få dage snere, var der ingen der drømte om!

### **21. juli.**

Vi opdagede, at vi faktisk er nået halvvejs Sjælland rundt i den forløbne uge og fatter, som en naturlig reaktion heraf, den foreløbige plan at gå til Korsør og skaffe søkort og proviant og, hvis vejret er godt, gå vest om Sjælland den sidste uge. Tre stemte for, ingen imod!

Der var stadig hårdt vejr, både vind og strøm imod,

men det var ikke nødvendigt at rebe. Sømærkerne fortalte, at strømmen var sejt, det gjorde tiden også. Fra klokken 11 til 18 fik vi lov til at slide i kryds for en ringe gevinst. Men et dejligt farvand var det. Omkring os lå Sprogø, Langeland og Vestsjælland.

Endelig nåede vi Korsør havn og fandt en god plads, midt i vandmændfamilier og lange, brune tangtråde. Rom havde vi ikke, men kastede os kort efter over to retfærdigt parterede bøffer om minut-kartoffelmos, for derefter at synke dette medens vi styrtede afsted til den nærmeste biograf til 19-forestillingen. Det havde vi fåeten voldsom lyst til under den sammenbidte, stædige kamp derude. Een stønnede det fromme ønske, at der ikke spillede Lemmy-film, som i Vordingborg. Nej, vi fik såmænd vort behov for romantik dækket længe fremover - vi så nemlig en dansk film, ”Baronessen fra benzintanken”, med Ghita Nørby. Først i mekanikerdragt og siden i hvide kniplinger. Et billigt grin og nogle våde øjne.

Men skæbnens veje er uransagelige, for da vi kom ned til havnen bagefter fik vi øje på et kendt skiv, danabåden Viffert af Aarhus med mine forældre og søster Ruth, og Ditte, hunden. At vore veje krydsedes måtte der srikkes en kop gensynskaffe på. Men i Vuska var sengeredningsritualet langt, så vi brød tidligt op. Solv, vind og styring gør træt.

### **22. juli.**

Det var nok heldigt, at vi nu sammen sejler mod Stubbekøbing, i stedet for at lege havkrydser. Vi fik kryds hele vejen til Agersø, men så en flot solnedgang.

### **23. juli.**

Tidlig start, men vinden døde, og vi fik en ende. Da fars påhængsmotor sagde ”blop”, ankrede vi under Knudshoved.

*Fortsættes og afsluttes i næste nummer af bladet.*



# ”Læserne skriver...”

*Ejeren af SSB-båden Margot, Hugo Hørlych Karlsen og Max Vinnars fortsætter diskussionen om den første SSB-båd. Denne gang med et indlæg af Max Vinner.*

*Af Max Vinner*

Jeg har følgende kommentar til Hugo Hørlych Karlsen, der er forvirret over min påstand om at hans båd "Margot II" ikke var den første båd konstrueret til SSB-klassen:

Der er en kilde til påstanden. I "Kendingsbog for danske Lystfartøjer 1937", udgivet af Andersen og Pedersen, København V, står på side 36 under nr 382 "Hebe": "Første SSB-Baad i Danmark". Jan Ebert nævner også historien på side 156 og 157 i første bind af sit 2-bindsværk "Danske lystbåde", Cervus 1986. (Jeg har sendt fotokopier af de relevante sider i de to bøger til Hugo og Simon).

Kan kilden have ret? Ja, det kan den godt. Sagen er at SSA- og SSB-bådene bliver vedtaget på Sejlerdagen i 1923 som konstruktionsklasser. Først i 1929 antages SSB-båden som "entypebåd", medens SSA forbliver konstruktionsklasse, alt ifølge de punktreferater, der kan læses i de to udgaver af Dansk Sejlunions håndbog "Tik Søs" henholdsvis 1954 og 1962.

I de fire år, der går fra 1923 til 1927, hvor "Margot II" bliver søsat har der været rigelig tid for en konstruktør til at tegne en båd efter konstruktionsreglerne til SSB og få den bygget, ikke mindst når konstuktø-

rens far, Svend Svendsen, ejede et af datidens bedste og mest kendte værfter.

Jeg var ikke født i 1927; det er der næppe mange af de fæle, der er, men jeg mindes at have hørt historien om familien Svendsens SSB-båd på Sejlklubben Sundets bådeplads som ung. Det har nok været af min stærkt savnede ven Einar Vind Hansen, der i 1926 blev udlært som bådebygger hos Svend Svendsens bror den ikke mindre kendte Jacob Svendsen på Revshaleøen.

## ”Kan kilden have ret? Ja, det kan den godt. Sagen er at...”

Men der er ingen tvivl om at "Margot II" er den først byggede entypebåd efter Anton Witts tegninger og derfor med rette kom til at bære "SSB D 1" i sejlet, da klassen var vedtaget.

Det eneste beklagelige ved den sag er, at vi kommer til at savne "Margot" her på Roskilde fjord, hvor den var hjemmehørende inden Hugo købte den og gav den et nyt godt hjem i Østjylland. Men vi har da heldigvis stadig SSB D 3 "Nina" (bygget 1929) tilbage. Den ligger Herslev, og kan hvis man er heldig endnu ses under sejl på fjorden.

# Småt & godt fra foreningen

## Generalforamling

Årets generalforsamling bliver lørdag den 29. marts 2008. Sandsynligvis i Sundby Sejlforening, København, så reserver dagen allerede nu. Indkaldelse mm. kommer i næste nummer af bladet.

Alle medlemmer er velkomne til generalforsamlingen, som ud over det formelle også er en god lejlighed til at få snakket med andre træbådsvenner.

## 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.

Irving Eist  
Knabstrupvej 65  
2700 Brønshøj  
Spidsgatter Morild

Lars Helbro og  
Frank Rødgård  
Seefahrtkreutzer Sidse

Carl Madsen  
Byskovvej 42  
Onsevig  
4913 Horslunde  
Spidsgatter Anemone

Peder Luntang-Jensen  
Lebymarksvej 14  
5985 Søby  
Platgatter

Karl Erik Söe-Knudsen  
Fagerviksbacken 1  
76019 Furusund  
Sverige  
Spidsgatter Naval

Joakim Quistorff-Refn og  
Lin Rosa Spaabæk  
Burmeistersgade 32, 5.  
1429 Kbh. K  
Zephyr Kystkrydser

Eva Noer Kondrup  
Skt. Annæ Gade 49, 4.  
1416 Kbh. K  
Nordisk Folkebåd Amanda

Kaare Sørensen  
Anemonevej 15 A  
7600 Struer  
45 m2 Kutter Ada

*Assens Sejlklub er værter ved sommerens DFÆL-stævne. Og her er et brev fra klubben til alle DFÆL-medlemmer!*



## SOMMERSTÆVNE 2008 I ASSENS.

Kære medlemmer i DFÆL!

Når DFÆL til næste år holder sit traditionelle sommertræf i Assens, ja så har Assens Sejlklub eksisteret i 100 år.

Eller næsten, for der var først stiftende generalforsamling d. 25. september 1908.

Men det skal ikke holde os tilbage fra at lave et jubilæumstræf. Om ikke andet så vil det være 10 år siden vi sidst sås i Assens i DFÆL-regi.

Stævnet åbner torsdag d. 3. juli og slutter søndag d. 10. og vi vil bestrebe os på at skaffe bedre vejr end i 1908 (det kan næsten heller ikke blive værre end det år).

I sejlklubbens jubilæumsudvalg er vi godt i gang med at gøre os nogle tanker om hvordan vi laver et godt stævne. En ting er allerede nu sikker: vi vil bestrebe os på at få en god kapsejladts stabelt på benene, vi har jo det mest pragtfulde farvand til det formål.

Hvad vi ellers kan diske op med må I vente med at læse om til et senere nummer, men i Assens glæder vi os allerede til at møde rigtig mange af jer medlemmer fra DFÆL til et herligt sommertræf 2008.

Lotte Vestergaard  
Assens Sejlklubs Jubilæumsudvalg

# En helt ny måde at bygge trædæk

*Af Simon Hansen*

En ny måde at lave et massivt trædæk. Uden trædækkets kendte problemer. Sådan kan man kort beskrive bådebygger Finn Niensens X-plank skibsdæk.

”Det traditionelle, massive trædæk har mange fordele”, siger Finn Nielsen. ”Men vi kender også alle problemet med dæk, der har fået tørkrevner og ikke længere kan holde tæt. Krydsfinerdækket lider ikke af den skavank, men til gengæld kan det ikke bruges på et dæk, der er dobbelt-krumt. Overfladen er sjældent ret køn at se på og så slides det øverste lag finer jo hurtigt.”

## **Massivt dæk i fem lag**

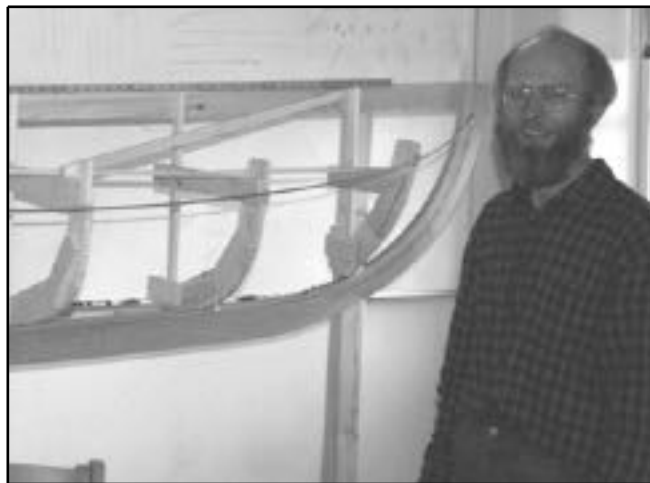
Finn Niensens svar er et dæk, der er limet op af massivt træ i flere lag:

”X-planken er bygget op af fem lige tykke lag af tilnærmet spejlskåret træ. Lagenes fiberretning er skiftende lagt på langs og på tværs, med langsgående fibre i yderlagene”, siger Finn Nielsen.

Plankerne forsynes med fingerslidser i begge kanter og limes så sammen, kant mod kant. Plankerne skal limes sammen senest 24 timer efter de er høvlet og fræset, og til det bruger Finn Nielsen en phenolresorcinol lim. På den måde bygges hele dækket op som én sammenhængende enhed af 5 lag træ.

Dækkets overflade er derfor kun det spejlskårne træ, og det har ikke de karakteristiske sorte fuger, som vi har vænnet os til på trædæk. Men netop fugerne i trædækket, er en del af det traditionelle trædæks problem:

”Utæthederne i almindelige trædæk ser man ofte netop i forbindelse fugerne. Fugerne er for mig at se der-



*Bådebygger Finn Nielsen, Løgstør, har specialiseret sig i træbåde, her ses han foran en model af en jolle.*

for en del af problemet”, siger Finn Nielsen.

Den nye metode er udviklet på bådebyggeriet i Løgstør. De limede dæk kan laves fra 20 til 60 mm tykkelse, og plankerne kan fås i bredder mellem 40 og 130 mm. Så systemet fungerer både til lystbåde og store erhvervsfartøjer.

”X-plankdækket er stivere og stærkere end et almindeligt massivt dæk. De tværgående fibre gør, at man kan mindske dæksbjælkernes dimensioner, hvis man har behov for mere rum under dæk. Man vil også kunne bygge et særligt isolerende lag ind i dækket”, siger Finn Nielsen.

Det færdige dæk skal blot behandles med olie en gang om året, derudover kræver det ingen vedligeholdelse, siger Finn Nielsen.

# Husky 25



Priside : 69.900 Kr.

Efter 23 år med Tøsen har jeg besluttet mig til at prøve en lidt større båd. Derfor ønsker jeg at sælge min Husky 25 der er bygget på Nolds værft i Næstved, i perioden 1982 til 1984. Den blev søsat første gang i juli 1984, hvor jeg købte båden der er registreret som H D21.

Husky bådene er klinkbyggede af folkebådstypen; men er i modsætning til folkebåden bygget på egetræsspanter der er beklædt med maghognibord. Den er med sin længde på 7,85 m, bredde på 2,45 m og en dybgang på 1,3m, 0,2 m længere og 0,25 m bredere samt et bor højere end den nordiske folkebåd, der måler 7,64 m og 2,20m.

Alle maghognibord er gennemgående fra for til agter uden laskesamlinger. Fribor, kahytssider og cockpit, fremstår som blanklakkeret. Dækket er udført af massive teaktræsplanker med vandfast krydsfiner som underlag.

Tøsen er udstyret med træmast og bom. Storsejl er fra 2002 med gennemgående sejlpinde. Der er rullegenua og Furlex 100 rullestag fra 2004, samt en spiler af ældre dato. Den har bom- og cockpittelt, og er udstyret med en Vire 12 hk benzinmotor der er hovedrenoveret i 2004, samt to stk. 12 v batterier. Den har flotte hynder og 4 stk. sovepladser, ferskvandstank og to gasplus. Af udstyr har den, Shipmate VHF, AP Phillips navigator MK8 GPS, Silva kompas, anker og fortøjninger. Bukke og klodser til vinteropbevaring. Båden ligger i Køge Marina bro 3, eller på Køge boatcenters plads.

Yderligere oplysning af medlem nr. 1305, Bent Sørensen, Magleparken 80 st.th. 2750 Ballerup

Tlf. 28115962 eller 61607854

e-mail [ehssax@get2net.dk](mailto:ehssax@get2net.dk)

# Corall 7mS



Coral er bygget i Sverige i 1921 med Axel Nygren som konstruktør. Hjemhavn: Lynæs plads 842.

Mål: L/B/D: 12,71 m, 2,20 m. 1.70 m.  
Vægt sejlklar: 6050 kg, med 3000 kg blykøl.

Konstruktion: Mahogany på eg. med professionel glasfiberoverflade. 4 sovepladser.

Gode sejl: Storsejl 39 m<sup>2</sup>, rullegenua 25 m<sup>2</sup>, stormfok 15 m<sup>2</sup>, spiler 70 m<sup>2</sup>.

Motor: 9,5 Hk elmotor med 700 KWH batterikapacitet. Vintertelt. Bådplads i Lynæs kan evt. overtages.

Corall er fuldt udrustet til Hav- og Kapsejlsads med bla.a. GPS, VHF og elektronisk kompas m.v.

Priside: 185.000.

Torben Juul Laursen  
47 98 17 74





## 12,5 kvm. krydser

En "mini Drage" fra Anker og Jensen 1953. Oregonpine på eg. Meget fin original stand. 38.000 kr.  
Se DFÆL's hjemmeside, kontakt Joakim 5022 4212

**HF Industri & Marine**

**Tlf. 6220 1312**  
**Fax 6220 1477**  
**[www.hfmarine.dk](http://www.hfmarine.dk)**

What every well-kept boat is wearing this season.

## Berg 38 kvm klassespidsgatter

Neptun III er skøn, hurtig og velsejlende spidsgatter. S38 D4 er til salg for kr. 51.000,-  
Båden ligger på land ved Svanemøllehavnen. Lærk på eg med kobbernitter. Teakdæk og selvlænsende cockpit. Volvo Penta 7 hk diesel indenbords. Ruftaget har fået lagt epoxy i sommer, eftermontering af lister, lakarbejde m.m. mangler, derfor den lave pris. Kompass, GPS, VHF, lod, log. optimus m. 2 blus, sejl og meget mere. Velindrettet med en masse skabsplads og gode køjer med fine hyn-  
der.

Kontakt: Lars F. Hansen, [lfredensborg@hotmail.com](mailto:lfredensborg@hotmail.com)



# *Tore Herlin Havkrydser*



Mahogny Havkrydser konstruktør Tore Herlin. Bygget i Kristianstad 1962. Længde :10,26 m Bredde:2,66 m  
Dybgang: 1,70 m Vægt 6.800 kg.

Motor Nanni diesel fra 1999 29 hk. Båden er totalt istandsat. Nye hynder fra 2006.

Storsejl med gennemgående sejlpinde fra 2003 rulle og genau fra 2004.

En meget flot båd. Pantry med komfur og ovn, bompresenning og sprayhood fra 2003, cokpittelt 2004.

Instrumenter fra 2000, vhf, navigator, log og lod, radio med CD. Båden kan ses i Hundige havn.

Pris. 195.000,-

Skovgaard-Mortensen, Yacht Bureau ApS, Hejren 30, 2670 Greve, Tlf: +45 43690060

# Mahogny-motorbåd 1950



Bygget af mahogny på eg, lærk i bunden og teaktræ, kraelbygget. Bygget 1959, konstruktør Philip Rasmussen, Svendborg. Længde 8,72 m, bredde 2,73 m, dybgang 0,8 m.

Motor Perkins 48 hk diesel, ferskvandskølet fra 1980, renoveret 2001 og med Hurth gear, fast aksel og rustfri propel. Fart ca. 7-8 knob. Brændstofforbrug ca. 5 liter i timen. 300 liter brændstoftanke.

Båden har for- og agterkahyt med i alt 4 køjepladser og et stort rummeligt cockpit. Al aptering af mahogny. Blå presenning. Fartøjer er udstyret med VHF (Dancom), GPS (Garmin 128 fra 1999), magnesyn kompas, ekkolod, 12 V strømsystem med Tystor lader til landstrøm (220V9. 12 V køleskab (Vibocold), TV, 2 kogeblus til flaskegas, rustfri stålvaske, søtoilet og håndvask, 200 liter rustfri vand til ferskvand.

Ny redningsflåde fra 2006 og særdeles velholdt udstyr (fendere, tovværk, hynder osv.)

Originale tegninger kan medfølge. Tilstandsrapport fra 2001 forefindes. Særdeles velholdt, kun én ejer fra ny.

Pris: 165.000,-

Kontakt: telefon 3251 7515, mail: [h.f.kofoed@webspeed.dk](mailto:h.f.kofoed@webspeed.dk) .

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

B



### Årets sidste tur

*Fik i eftermiddags  
lige et vend ud i  
Lillebælt - ud at  
runde Helnæs Fyr.  
Nu er skyggerne  
lange, solen kun ca  
14 grader over  
kimmingen kl 14.  
Sluttede ved maste-  
kranen. Der var så  
den sæson.*

*Jørgen Hediemann*

