



DFÆL·blad^{et}

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 95 marts 2008



DFÆL kalder til generalforsamling
Mal fribordet med linoliemaling
Helsingørjolle i kuling på Køge Bugt

Nr. 95, marts 2008

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

Ansvarshavende redaktør
Simon Bordal Hansen

Tryk
Svendborg Tryk

Redaktion og annoncer
Simon Bordal Hansen,
22981674, eller
bladet@defaele.dk
Gorm Boa, layout

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

Næstformand
Simon Hansen
Bygaden 72, Oro
4300 Holbæk
2298 1674, bladet@defaele.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

Foreningens sekretariat
Medlemskab, standere m.m.
Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.l.v.
2100 København Ø
3538 0165, medlem@defaele.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

*Der bliver flere og flere både, der når den
høje alder af 100 år. Her er det Spray fra
Svendborg i år 2000. Ejeren Helge Mol-
ler ses i forgrunden med kasket.*

Generalforsamling DFÆL 2008

Lørdag 29 marts 2008 kl. 13.00 i Sundby Sejlforening, København

Dagsorden iflg. vedtægterne:

1. Valg af dirigent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab og status, der er udsendt til medlemmerne sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen.
5. Behandling af indkomne forslag.
Der er indkommet 2 forslag:
 1. Isager: Skriftlig afstemning om stander.
 2. Simon Hansen: Fra træbådsklub til en forening med flere sektioner.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
Bestyrelsen foreslår uændret kontingent.
7. Formand – Villig til genvalg
8. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
På valg er:
Simon Hansen – ikke villig til genvalg.
Carl Bisgaard – stiller sit mandat til rådighed, men villig til genvalg.
Gunnar Kristensen (for Torben Rix) resterende valgperiode 1 år, ønsker at udtræde, men villig til genvalg som suppleant.
Bestyrelsen foreslår flg. kandidater: Bo Vigelsø og Jacob Frølich.
9. Valg af 1 bestyrelsessuppleant.
På valg er: Jacob Frølich – vacant såfremt Jacob opnår valg til bestyrelsen.
Vacant for 1 år Bestyrelsen foreslår Gunnar Kristensen.
10. Valg af revisor/revisorsuppleant.
På valg er: Stig Ekblom – villig til genvalg.
11. Eventuelt.

Der vil i år desværre ikke blive mulighed for spisning i forbindelse med generalforsamlingen, men der er mulighed for at købe kaffe mm. øl og vand.

Bestyrelsens beretning for 2007

Arbejdet i bestyrelsen/foreningen

Der har i årets løb været afholdt 4 bestyrelsesmøder.

Et nyt punkt på dagsordenen har været at gøre ungdommen mere opmærksom på foreningen. Jakob Fröhlich har udarbejdet et oplæg, som vi kigger på.

Bestyrelsesarbejdet har også i år været præget af de lange transporttider, da vi kommer fra forskellige dele af landet. Men vi synes, vi er rigtigt gode til at udnytte de muligheder, internettet giver for informations- og meningsudveksling.

Bladet

Bladet har i årets løb fået et løft med det nye format og design, og selvom det af og til har set lidt sort ud med stof til bladet, er der altid dukket noget op kort før deadline.

Design

I løbet af året er det nye logo blevet taget i brug på brevpapir, hjemmeside, standen og i bladet.

Vi er glade for, at DFÆL for første gang har fået samme symbol på stander og i sit foreningslogo. Det styrker foreningens visuelle gennemslagskraft, og det er godt. Vi er også glade for, at det er lykkedes at tegne en ny, meget tydelig måge, hvor farverne er DFÆLs hvide og blå.

Bestyrelsen har arbejdet meget med plaketten til at sætte på båden, vi synes ikke resultatet levede op til forventningerne, den er ikke helt lagt i mølposen, men vi arbejder videre med andre muligheder.

Bevaringsarbejdet

I 2006 udgav vi rapporten »Bare en gammel træbåd«, resultatet af denne blev bla., at vi blev inviteret til at deltage i Skibsbevaringsfondens bestyrelsesmøder som gæst, denne plads fik Simon, men da han fik nyt arbejde, der har gjort det umuligt for ham at deltage i fondens møder, overtog Ove pladsen.

Vi venter os meget af dette, men der forestår et stort



stykke arbejde med at få det gjort klart, at lystfartøjerne også er en del af vores kulturarv. I det hele taget er det stof til eftertanke, at ældre lystfartøjer i mange kredse ikke opfattes som en del af en kulturarv, der er ved at gå tabt eller blive solgt til udlandet.

Bådudstilling

Vi deltog igen i 2007 på bådudstillingen i Fredericia, denne gang uden båd, da vi fik en ganske lille stand på første sal. Den store fremgang, der har været for salg af både – især nye motorbåde, har gjort, at vi nu skal betale et administrationsgebyr for standen.

Det var tydeligt, at standen ikke var så godt besøgt som vanligt, men vi fik talt med en del, der alligevel fandt frem til den afsides beliggenhed, og de viste stor interesse for vores forening, enkelte nye medlemmer blev det også til.

Internationalt samarbejde

I det forløbne år har vi ikke haft meget internationalt samarbejde. Der har været en smule med hensyn til at starte en forening for 10mR, men ikke noget vi involverede os i.

Hjemmesiden

Der er ikke sket så meget nyt på hjemmesiden, men den er

et stort aktiv for foreningen, og rigtigt mange melder sig ind via denne.

Der har været mange annoncer på hjemmesiden, og vi har også formidlet en del nødlidende både, der er blevet foræret eller solgt til en symbolsk pris.

Register og arkiv

Der er ca. 950 både i vores register, og når dette læses, skulle det nye bogregister gerne være klar til at blive udleveret på generalforsamlingen.

Registret på hjemmesiden virker udmærket, der er dog stadig lidt bornesygdomme, men det skulle blive løst i den nærmeste fremtid.

Mange medlemmer har i løbet af året sendt oplysninger og fotos til arkivet, fortsat bare med det, og send meget gerne digitale fotos. De skal nok blive brugt bl.a. til vores register på hjemmesiden, hvor der vil blive mulighed for at indsætte fotos.

I årets løb har der været mange henvendelser fra både medlemmer og ikke-medlemmer, der har søgt oplysning om deres både, i de fleste tilfælde har vi kunnet hjælpe.

Sommerstævnet

Sommerstævnet blev sidste år afholdt på Holmen i København, hvor beboerforeningen HalvTolv var særdeles gæstfri. Vejret var ikke lige med os, og der blev god brug for so-tøj og paraplyerne. For at komme ind til HalvTolv skulle vi passere en bro, til trods for mange betænkeligheder gik det godt, selv om nogle måtte vente en tid i regnen. Efter at der i nogle år ikke havde deltaget nogen motorbåde, var der igen lejlighed til at få uddelt Skruen, den gik til Chaluppen Thais. Harpunloggen gik til Spidsgatteren Tat.

Åben båd

I 2007 har der tre gange været Åben Båd.

Danmarks Museum for Lystsejlad's fjerndepot i Rudkøbing.

55m² Skærgårdskrydser Najaden, Åbenrå.

Østersø 6 meter Ebana, København.

Som det kan ses af ovenstående, kan Åben Båd være lidt af hvert.

Deltagelsen var tilfredsstillende – undtagen i Åbenrå, hvor kun Ove og Marie dukkede op, vi var også kommet til at lægge dette besøg oven i bådudstillingen og samtidig året værste vinter-weekend.

Svendborg Classic Regatta

Vi har siden efteråret 2004 været medlem af Foreningen Svendborg Classic Regatta.

Foreningens hovedopgave er at sikre et solidt bagland for afholdelse af stævnet Svendborg Classic Regatta. En anden er at være behjælpelig med måling til NNL.

Allerede nu arbejdes der med planlægningen af dette års Svendborg Classic Regatta, der traditionen tro afvikles i den anden uge i august. Bo Vigelsø er vores mand ved Svendborg Classic Regatta.

Lokale stævner

Øhavets Korshavnstræf blev afholdt på Avernako i weekenden 24-26. august.

Bestyrelsen



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Regnskab DFÆL 2007

	Budget 2007	Regnskab 2007	Budget 2008
Indtægter			
Kontingenter	120.000	119.225	120.000
Salg af synsb+kulturarv	500	0	0
Renteindtægt	500	1.179	1.000
Salg af mågestander	6.000	8.605	8.000
Bladannoncer	15.000	15.900	15.000
Træffestævner	0	3.796	0
I alt indtægter	142.000	148.705	144.000
Udgifter			
Administration	13.200	13.200	13.200
Medlemregister postd.	200	526	600
Porto og gebyrer	10.000	4.573	5.000
Kontingent opkrævning		2.118	2.200
Kontorartikler	1.000	652	1.000
Bestyrelsesmøder, mm.	9.000	7.355	9.000
Øvrige rejse udgifter	3.000	2.754	3.000
Bladudgifter	50.000	52.817	55.000
Tryksager	10.000	10.678	10.000
Mågestander	4.000	17.370	4.000
Plaketter	45.000	2.875	
T-shirt		6.945	
Fartøjsregisret	35.000	0	50.000
Udstilling	5.000	7.619	0
Træffestævner	5.000	0	0
Afskrivning, annoncer	0	800	0
Nyanskaffelser EDB	4.000	0	1.000
EDB udgifter	2.000	2.759	2.000
Kontingent andr. foreninger	2.500	3.285	3.500
Repræsentation og	2.000	119	1.000
I alt udgifter	200.900	136.445	160.500
Resultat	+58.900	12.260	+16.500

Balance

Aktiver	
Bank	7.578
Kasse	911
Giro	199.893
Tilgodehavende	1.200
Salutkanon	4000
Aktiver i alt	213.582
Pasiver	
Kapitalkonto	201.322
Driftresultat	12.260
Overført	
Skyldige omkosninger forudbetalinger	0
Kapitalkonto ultimo	213.582



To forslag til generalforsamlingen

1: Forslag fra Knud Isager

Indkommende forslag nr. 1 fra Knud Isager »Cam Bai«

Inden man evt. laver en ændring af § 3 vil jeg foreslå en skriftlig afstemning om vi skal sejle under vor 30 år gamle blå stander med stiliseret måge eller en hvid stander med en måge i en blå cirkel.

Begrundelse:

Samtidig vil jeg lige gøre bestyrelsen opmærksom på at der i dansk sejlsports historie aldrig har været en sejlklub som har skiftet stander eller farve på deres stander. (Jeg er bange for at DFÆL bliver helt til grin, hvis man skifter stander hvert 30. år).

Bestyrelsens kommentar til forslaget:

Flere års bestræbelser på at finde et bedre mågesymbol til blad, dokumenter og breve, plaketter, T-shirts m.v. kronedes med held, da vi fik velvillig hjælp af designer Jørn Moesgaard i Århus.

JM fremlagde 11 jan 07 for bestyrelsen et meget tiltalende designprogram, der konsekvent bygger på det motiv, I ser rundt omkring nu: en hvid måge på bund af en marineblå oval. Et motiv, der bygger videre på gældende stander-princip: en hvid måge på blå bund.

Det lå ikke fra starten i opdraget at se på standeren, men det fik vi også med fra JM og fandt det naturligt at udstrække designfornyelsen til konsekvent at bruges overalt. Dvs. vi kan nu omsider bruge det samme »symbolsprog« overalt, for første gang i foreningens historie.

Dette finder vi en så væsentlig gevinst, at vi opfordrer til at bakke op om den samlede »design-pakke«.

2: Forslag fra Simon Bordal Hansen

Indkommende forslag nr. 2 fra Simon Bordal Hansen, »Saxon« og »Lille Fri«.

Baggrund:

Da DFÆL blev stiftet, var der en aktuel og påtrængende opgave i at tage vare på de lystfartøjer, som repræsenterede dansk tradition og lystbådshistorie. På det tidspunkt var det i store træk både bygget før 1960'erne.

Siden er der ikke rørt ved det som DFÆLs interessefelt. Enkelte nyere både er kommet med, men grundholdningen i foreningen er, at en båd skal være ældre og af træ for at kunne blive optaget.

Jeg mener tiden er inde til at ændre dette grundsyn og til at få betydelig klarere regler for optagelse i DFÆL.

Reelt er der i dag uklarhed om, hvilke kriterier vi skal bruge, for at optage en båd i DFÆL eller ej. Ja, faktisk kan man slet ikke optage både i DFÆL. Det er personer, der bliver medlemmer, og så kan deres både komme i DFÆLs register, hvis bådene da ellers er gamle nok. Men bortset fra at båden skal være bygget af træ, blæser kriterierne i vinden. Samtidig kan vi se en række ældre lystbåde, som ikke er af træ, men som alligevel begynder at være en slags klassikere. LA-krydseren og Nimbus 26 er et par gode eksempler.

Jeg vil derfor foreslå, at DFÆL fremover optager fartøjer, og at optagelserne behandles på bestyrelsesmøderne. Det skal ske efter mere klare kriterier end i dag. Man skal naturligvis fortsat kunne være medlem af DFÆL som person.

Forlag til vedtagelse: Fra træbådsklub til forening med flere sektioner

I løbet af 2008 skal DFÆLs bestyrelse forberede en sektionering efter optagelseskriterier- og procedure som beskrevet

vet herunder. Det skal derefter fremlægges i færdig form på generalforsamlingen i 2009 til endelig vedtagelse og iværksættelse fra sommeren 2009.

1) Fartøjer kan optages i DFÆL efter ansøgning til bestyrelsen. Der optages fartøjer mindst fire gange om året. Ved optagelsen placeres fartøjet i én af DFÆLs sektioner. Kun optagne fartøjer må bære DFÆLs stander.

2) Både som allerede er optaget i DFÆLs register placeres i sektioner efter nedenstående.

- DFÆL opretter et antal sektioner, hvor de optagne både placeres. Følgende sektioner kan være udgangspunkt:
- Fartøjer, som kan måles efter NNL, konstruktionsår for 1966.
- Fartøjer som ikke kan måles efter NNL (motordrevne, sænkekøl etc.), konstruktionsår for 1966.
- Fartøjer som er konstrueret efter 1966 men før 1970. (Denne grænse, 1970, kan løbende ændres i takt med at nye behov opstår).
- Enhver med interesse for foreningen kan optages som medlem.

Bestyrelsens kommentar:

Den øvrige bestyrelse er enig med Simon i at vore optagelseskriterier kan misforstås og derfor trænger til en gennemgang. Der er i bestyrelsen forskellige meninger om, hvor langt vi skal gå i optagelsen af nye både.

I det kommende år vil vi tage optagelsesbetingelserne op til overvejelse og komme med et nyt udspil. Simons forslag vil selvfølgelig indgå heri, men vi vil ikke anbefale at stemme for forslaget i dets nuværende form.



Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Revisionsrapport for året 2007

Så har jeg igen i år brugt lidt tid på at se på foreningens mappe med årsregnskabet.

Girokontoen er jo, som tidligere nævnt, blevet lidt mere besværlig at få nøjagtig styr på, det kræver lidt længere tid at få alle detaljerne med, men med flere års erfaring på området, (som Birthe siger), så lykkes det.

Der kommer en del henvendelser til Birthe, om levering af nye standere. Det vil lette ekspeditionen, hvis der helt konsekvent er medlemsnummer på mailen, da det giver entydig reference til medlemsregistret. Et skibsnavn alene kan henvise til flere forskellige fartøjer, og et evt. salg kan forårsage forsendelse til en forkert adresse.

Jeg har observeret to tilfælde, hvor banken ikke i første omgang kunne betale en regning, da kontonummer var forkert. Alt er dog klaret efter lidt korrektion af data. Vi må bede om, at de medlemmer og andre, der skal have tilsendt penge fra foreningens kasserer, husker at opgive korrekt kontonummer. Fejl kan nok ikke undgås, men minimeres så meget som muligt.

Heller ikke i år lykkedes det for mig at finde noget at pege fingre af i Birthes opstillinger, hvilket jeg heller ikke havde forventet.

Det er en fornøjelse at revidere et så fælt regnskab.

Regnskabet indstilles til godkendelse.

Poul Silberg, revisor

Bådkig i foråret

Du kan endnu nå at komme til Åben Båd arrangementer, inden forårets arbejde med klargøring for alvor sætter ind. To spændende muligheder byder sig til. Som vanligt tager du selv kaffe og gulf med samt varmt tøj, men det siger vel næsten sig selv...

Allerede nu hører vi gerne nye forslag til Åben Båd i efteråret og vinteren. Kontakt Ove Juhl, han holder i trædene.

Lørdag 8. marts i Svendborg

Ellida, der ved sommerstævnet 2006 i Dageløkke blev bevaringspræmieret, er i en løbende renoveringsproces og skal 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 den 8. marts klokken 14.

Når vi har set, hvad der er at vise frem, samles vi inde privat hos Alice og Peter. Vi medbringer selv kaffe, te og kager. Der er plads til ca 20 deltagere. Du kan parkere i umiddelbar nærhed på Amtsavisens P-plads.

Lørdag 15. 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 Lystsejlad og er ved at renovere den. Bla. er det sandsynligvis originale oregon dæk samt mere bundstokke ved at blive udskiftet.

Restaureringen af Briand kan følges på laugets hjemmeside: www.briand-7.dk/



Nordiske krydsere i kapsejlad

Lørdag den 15 marts kl. 1300 er der åben båd. Som for vil det også denne gang være muligt at nyde medbragt kaffe og kage i ly inden døre.

Adressen er
Horsens Yachtværft
Gammelhavn 3
8700 Horsens

Datoen er flyttet fra 1. til 15. marts, på grund af at Horsens Yachtværft, hvor Briand VII står, deltager i Bådudstillingen, Både i Bella.

Når fribordet får linoliemaling

Sådan sliber, spartler og maler du dit fribord på traditionel vis med linolieprodukter.

Af Simon Bordal Hansen

I sidste nummer af DFÆL-bladet skrev jeg om mine erfaringer med jernmønje som primer i træbåde. Denne gang handler det om fribordet, og hvordan man kan bruge linolieprodukter til det. Jeg begyndte selv at bruge linoliemaling på min båd, fordi mange års fejlbehandling af tidligere ejere med alkydmaling og hård spartelmasse havde givet massive problemer med bobler i malingen og afskalninger. Sådan blir det, når fugten ikke kan komme ud. Det kan den til gengæld, når båden er linolie-malet. Og et af de gode resultater er, at der ikke er nogen afskalninger på hverken fribord eller bund mere. Båden er bygget af lærk på eg i kravel.

Køb en god slibemaskine

I løbet af sæsonen bliver malingen slidt så meget, at der skal et nyt lag på til næste sæson. Det gælder uanset om malingen er lavet af linolie eller af alkydolie. Men inden du går i gang med at slibe og male, skal du have fjernet eventuelle olie- og sæberester fra fribordet. Det er salmiakvand velegnet til.

Bland tredobbelt salmiakspiritus ned i vand – og ikke omvendt – i forholdet 1 del salmiak til 10 dele vand. Tør så de malede flader grundigt af med en godt opvredet klud, som skylles i salmiakvandet med jævne mellemrum.

Så er malingen klar til at blive slebet. En god rystepudser eller excentersliber er velegnet til formålet. For begge gælder, at der er betydelig forskel på at arbejde med en billig Kina-maskine eller en håndværkermaskine som f.eks. Festo, Makita eller Metabo. Jeg brugte selv en billigere 125 mm Bosch, hvor lejerne stod af efter to år. Som erstatning

købte jeg en noget dyrere Metabo med 150 mm skive, og forskellen var overvældende, både på grund af skivernes størrelse og maskinens slibekvalitet. Køber man slibeski-verne i byggemarkedets håndværker-afdeling, kan man få æsker med mange skiver i, og slipper for at betale urimeligt meget for 5 skiver i et flot paphylster.

Matslibningen er, som navnet siger, til for at gøre overfladen mat. Det er derfor ikke en slibning, der skal jævne store uregelmæssigheder ud. Et finere papir er velegnet. Slib et kvadrat ad gangen, størrelsen skal være, så du kan nå ud i hjørnerne uden at flytte dig. Flyt maskinen på langs, diagonalt og lodret på samme kvadrat, sørg for at du ikke lader maskinen stå og køre samme sted. Lad maskinen og slibepapiret gøre arbejdet, pres den ikke hårdt ind mod den malede flade. Tjek ind i mellem, hvor meget maling,



Fribordet bliver skrabet ren for gammel maling

der har sat sig i slibeskiven. På excentersliberens runde skiver og rystepudserens firkantede samler der sig ofte små klatter af maling, og dem kan man med lidt held vrikke af med en kniv. Ellers må papiret skiftes. Regn med at bruge en del slibepapir. 10-20 skiver for at matslibe fribordet på en ældre 30-fods sejlbåd er ikke ualmindeligt.

Spartle revner og ujævnheder

Der er formentlig en del mindre og måske lidt større sprækker eller revner i fribordet. Nogle af dem kan spartles ud, andre skal ikke spartles. På en kravelbygget båd, er der ofte sprækker mellem nogle af bordene. Især hvis båden gennem mange år har fået disse revner spartlet op med hård spartelmasse. Når bådens fugtighedsgrad stiger efter søsætningen, vil disse sprækker oftest lukke sig, men det kan de jo ikke, hvis der er en hård masse mellem dem. I stedet går det ud over træet langs bordenes kanter. Over tid skades kanten og bliver en smule flosset og blød. Behovet for spartelmasse vokser, og en ond cirkel er for alvor i gang.

Den klinkbyggede båd kan have torkerevner i bordene. Hvis revnerne er lange og går gennem nogle af klinkerne (nitterne), kan der blive behov for at udskifte bordet på dette stykke. Men ellers gælder samme regel – fyld ikke revnerne op med hård spartelmasse. De fleste lukker sig, når båden er kommet i vandet.

Sprækkerne mellem bordene på den kravelbyggede båd venter du med at fylde ud, indtil du er lidt tættere på søsætningen. Brug almindelig linoliekit til det ca. 14 dage før søsætningen og følg op med den sidste maling af fribordet.

Der kan være mindre torkesprækker i bordene, og dem skal man ikke fylde op med spartelmasse. De vil nemlig lukke sig, når båden bliver fugtig igen. Man skal blot male hen over dem, og kan evt. tætnes dem midlertidigt med kit før søsætningen. Kittet presses i så fald ud, når revnen lukker sig, og bare rolig: kittet når ikke at hærde på så kort tid.

Til gengæld vil der ofte være en del små ujævnheder efter stød og slag fra sæsonens oplevelser. Her kan man spartle op med en traditionel oliespartelfarve. Den er nem

at lave selv og er enkel at påføre. Et meget flot resultat får man, hvis man spartler hele fribordet op og matsliber, når spartelmassen er tør. Masse, som er kommet i åbne sprækker mellem bordene, kratter man ud med en kniv eller lignende, inden spartelfarven tørrer op.

Bland din egen spartelfarve

Oliespartelfarven laves af slemmet kridt, også kaldet forgylderkridt, vand og linoliefernis (kogt linolie) tilsat tørrelse. Du kan også i stedet for den kogte linolie bruge en linoliemaling i samme farve som fribordet.

Først blandes 2 dele kridt med lidt vand, konsistensen skal være som stiv grød efter nogen tids omrøring. Pas på med ikke komme for meget vand i fra starten. I en anden beholder blandes 1 del kridt med lidt linoliefernis tilsat tørrelse (max 5 % tørrelse). Konsistens som stiv grød. Bland de to kridtblandinger grundigt sammen – blandingen bliver en smule blødere, end hver af de to var. Så er spartelfarven færdig og kan trækkes på bordene med en gummispartel.

På billederne ser du først den gråhvide spartelfarve på et fribord, der her er grundet med mørkerøde jernmonje. Dette fribord har været helt renskrabet, og derfor er der betydelig flere ujævnheder i det, end ved en almindelig matslibning af det malede fribord, hvor der sjældent er behov for at spartle hele fribordet op som på billederne, men blot de få steder, hvor der er synlige ujævnheder. Alligevel illustrerer billederne jo ganske godt, hvordan spartelfarven arter sig. Efter matslibningen på nederste billede er kun en brokdel af spartelfarven tilbage, og overfladen er blevet silkeglat jævn. Mellem det øverste og 2. øverste bord har spartelfarven fyldt revnen ud, og her skal der krattes ud, inden der males.

Bland zinkhvidt i malingen

Fribordet står nu matslebet, og ujævnhederne er spartlet ud med oliespartelfarve. Der er enkelte revner mellem bordene, og de vil sandsynligvis blive lidt større, efterhånden som vi kommer tættere på søsætningen.

Du bruger en almindelig hvid linoliemaling, som forstærkes med lidt ekstra zinkhvidt. Til en liter maling bruges en tube kunstneroliemaling, zinkhvidt. En almindelig



Her er den hjemmeblandede oliespartelfarve trukket ud over bordene. Det sker med en gummispartel. Er der kommet spartelfarve i revner mellem bordene, skræbes den ud.

hvid består af to pigmenter, 80 % titanhvidt og 20 % zinkhvidt. Zinkhvidt gør malingen lidt hårdere. Det er nemmest at presse tuben indhold ud i en lille skål, og så røre den op med en smule maling eller kogt linolie. Når det hele er blevet jævnt, kan det hældes i maling, som så røres godt om. Linoliemaling skal være lavet på kogt linolie. Det er meget vigtigt. Du kan også få linoliemaling, som er lavet på rå eller koldpresset linolie, men den kan ikke holde til vores brug.

Lær at male med ringpensel

At male med linoliemaling er noget ganske andet end andre malingstyper. Vigtigst af alt er, at malingen trækkes så meget ud over fladen, som muligt. Det er en helt anden teknik, end når man maler med alkyd- eller plastikmaling. Til linoliemalingen bruger vi en stiv ringpensel af god kvalitet. Aldrig en blød pensel af den type, som normalt bruges til alkyd- eller plastikmaling.

Dyp spidsen af penslen – og kun spidsen, måske 5 mm – i malingen, og træk det så ud over fladen. Mal først vandrette strøg, træk så malingen ud med lodrette strøg, og slut af med en vandret omgang igen. Alt sammen på det samme ene penseldyp.

Sørg for, at der ikke er nogen tykke overlap af maling mellem det, du lige har malet, og det, du skal til at male. Fyld endelig ikke huller og revner op med malingen, for det kan man ikke. Så hærder malingen nemlig bare på overfladen, og det indenunder bliver en rynket, voksagtig masse, som ikke har nogen styrke.

Du vil hurtigt opdage, at malingen trods dine anstrengelser for at trække den godt ud, dækker overfladen fint. Også selv om forbruget er ganske lille.

Penselstrøgene ses mere tydeligt end i en moderne alkyd- eller akrylmaling. Sådan er det bare. Du lærer efterhånden at få så jævn en flade som muligt. Linoliemaling fortyndes ikke – skal det endelig gøres, bruger man lidt koldpresset linolie og aldrig terpentin. Så terpentin er bandlyst, og det kan du glæde dig over. Så slipper du for de meget giftige dampe fra den.

Mal roligt hele fribordet. Du opdager, at fladen ikke tørrer på samme måde som med alkyd- eller akrylmaling. Du kan faktisk »rette« i det du har malet for en time siden, uden at der sker noget ved det. Er der revner mellem nogle af bordene, skal du male ind i revnerne, men ikke så de fyldes med maling. Det gælder i stedet om at male træet inde i revnen. Så suger det nemlig ikke olien ud af det kit, som du senere skal fylde i revnerne.



Første stryging

Når du er færdig, stiller du bare penslen i et lille glas med linolie. Der kan penslen stå til næste gang, du skal male.

Bådens revner skal behandles forsigtigt

Efter et par dage er malingen hærdet. Det gør den med en kombination af varme, luft og lys. Man kan godt gå langt ned i temperatur, og så alligevel få malingen til at hærde.

Den hærdede maling ser blank ud, og du kan male direkte oven på den. Fremgangsmåden er den samme. Normalt skal du efter matslibningen male to gange. Det første lag påføres, og når det er hærdet og søsætningen nærmer sig, fyldes revner mellem bordene med kit, og så giver du båden det andet lag linoliemaling.

Men måske får du lyst til at lave et særlig flot resultat, og vælger at male i alt tre lag med en oliespartling imellem. I så fald spartler du hele det maledede fribord med oliespartelfarve efter det første lag linoliemaling er hærdet. Når spartelfarven er tørret helt op, sliber du det med et finere papir, f.eks. 220 korn. Du vil opdage, at kun forsvindende lidt spartelfarve bliver siddende på båden. Det er kun tegn på, at dit fribord er blevet meget jævnt. Støvsug og tør meget grundigt af, så du får fjernet slibestøvet helt.

Fjorten dage før søsætningen er det tid til at fylde revnerne mellem bordene med linoliekit (køber du færdigblandet på byggemarkedet). Til det kan du bruge en hård plastspartel eller en af hårdt træ. Men ikke metal, så risikerer du at ridse malingen. Når revnerne er fyldt, kører du hen over dem med en negl eller bunden af en teske, så kitoverfladen bliver helt glat og buer indad. Så vil den rette sig ud, når revnen presses lidt sammen efter søsætningen. Tør bordene grundigt af med let og hurtig hånd og en blød bomuldsklud, så du får »kitsloret« væk fra det maledede fribord. Det er et tyndt slør af kridt og linolie, og det kan ses på det færdige resultat, hvis du bare har malet hen over »sloret«.

Et par dage efter kitningen har den dannet hinde, og så kan du male fribordet for sidste gang. Her gælder samme regel: træk malingen godt ud med penslen, lad være med at dække evt. »pletter« med tyk maling!

Når fribordet er hærdet op, står det flot og blankt. Glæd



Saxon gøres klar til søsætning

dig over det, for i løbet af sæsonen vil det blive en del mere mat at se på. Det skyldes, at linoliemalingen kridter i overfladen. Så når din båd kommer på land igen, vil den se mere mat og patineret ud, end de alkydmalende både. Til gengæld kan du glæde dig over, at maling der bobler op og slipper er et overstået kapitel. Rent bortset fra, at du har sparet både penge og miljø.

Du kan læse mere om mit arbejde med linoliemaling på bådens hjemmeside, www.klassiskebaade.dk, klik på »Saxon«.

Seminar om maritime kompetencecentre

Af Ove Juhl

Onsdag den 15. marts er der i København et seminar om, hvorvidt vi skal have nogle bevaringscentre for alle typer af historiske fartøjer. Vi har i mange år haft Center for Bygningsbevaring, som har taget sig af huse mm. Så nu må det være på tide, at vi får noget lignende for fartojsbevaring.

I disse år hvor fiskefartøjer af træ hugges op i hobetal, vil de værfter og bådebyggerier, der beskæftiger sig med de få fartøjer i træ, der stadig bruges erhvervsmæssigt, uddø. Og når dette sker, vil der snart ikke være mange bådebyggere og skibstomrere tilbage. Så der går ikke mange

år, før end det kan blive svært at finde nogle, der har de kompetencer, der skal til for at bevare vore både. Derfor er det på høje tid, at vi finder ud af, hvordan det i fremtiden skal være muligt at bevare og udbrede kendskabet til den viden, der skal til for at vedligeholde vore både.

Denne opgave er så stor, at vi ikke kan løse den alene, derfor er det nødvendigt at samarbejde med andre med samme interesser. Det er også nødvendigt, at vi får gjort opmærksom på, at lystfartøjerne er en del af denne kulturarv, og at vi også vil være med til at bevare og bruge den viden, der her er brug for.

Vi håber at så mange som muligt fra DFÆL har lyst til at deltage i dette seminar.

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



Indbydelse til Seminar om maritime kompetencecentre

Skibsbevaringsfonden forudser i sin visions- og strategiplan for perioden 2006 - 2011, at der i de kommende år vil kunne opstå problemer ved at værfterne ikke længere kan varetage de maritime håndværk knyttet til skibes vedligehold og istandsættelse. Det maritime Danmark kan komme til at stå i den lidet ønskværdige situation om fem til ti år, nemlig at et stort antal værfter er blevet lukket som følge af det hurtigt svindende antal fiskefartøjer og deraf følgende mangel på opdrag.

I visions- og strategiplanen bliver der sat fokus på pro-

blemet, og Skibsbevaringsfonden vil derfor klargøre sin holdning til etablering af særlige museumshavne og værnecentre, som det allerede kendes i vore nabolande. I de kommende fem år vil Skibsbevaringsfonden vurdere mulighederne for etablering af kompetencecentre for fartøjsbevaring i Danmark.

Centrenes formål vil være at sikre bevaringen af både kundskab og traditionelle håndværksfærdigheder, der er knyttet til bygning, vedligehold og istandsættelse af typiske danske fartøjer bygget af træ eller stål.

I arbejdet med at formulere en målrettet strategi i spørgsmålet ønsker Skibsbevaringsfonden at tage problemstillingen op til bred diskussion. Der inviteres derfor til seminar om Maritime kompetencecentre i Danmark.

Program for seminaret

Seminaret afholdes i onsdag den 5. marts 2008 i Bygningsskulturens Hus, Borgergade 111, København og varer fra kl. 10 til kl. 16.
Program for dagen som det ser ud nu:

Introduktion

Hans Jeppesen, formand, Skibsbevaringsfonden

Gamle skibe i en trængt situation

Poul-Erik Clausen, arkitekt, formand for Træskibs Sammenslutningen

Bevaring af gamle danske håndværk

Søren Vadstrup, arkitekt, Center for Bygningsbevaring

Videreføring af traditionelle håndværk

Atle Ove Martinussen, specialrådgiver, Norsk Handverksutvikling

Et skibsbevaringscenter i praksis

Åsmund Kristiansen, afd.leder, Hardanger Fartøysvernssenter, Norge

Maritime kompetencecentre i Danmark?

Tom Rasmussen, konsulent, Skibsbevaringsfonden

Skibsværfterne og fremtiden

v/repræsentant for Skibs- og Bådebyggeriernes Arbejdsgiverforening

Paneldiskussion

Deltagerafgiften er kr. 250,- inkl. moms og dækker deltagelse i seminaret, materiel og frokost.

Tilmelding gøres på e-mail til kontor@skibsbevaringsfonden.dk eller telefonisk til Skibsbevaringsfonden, tlf. 75 65 99 19

Tilmeldingen er bindende.

Efter tilmelding fremsendes en bekræftelse og regning.

Spørgsmål til konferencen kan rettes til SKIBSBEVARINGSFONDEN v/Tom Rasmussen, tlf. 75 65 99 19, rasmussen@skibsbevaringsfonden.dk

Mod hjemlige farvande

Med dette fjerde afsnit afslutter vi Lisbeth Kofoeds dejlige beretning fra de tidlige 1960'ere om sommertogtet med Helsingørjollen Vuska.

Af Lisbeth Kofoed

24. juli

Jeg vågnede klokken 6 ved kraftige kluk og skvulp og kikkede forskrækket ud. Vi var bestemt i fart, og det er jo altid mistænkeligt, når man ligger for anker! Den fjerne Storstromsbro fra i aftes var pludselig vokset gevaldigt! Men nu kom »Viffert« til syne og gådens løsning; det var far, den gavstriik, der sad og grinede ved roret – vi havde allerede længe været på slæb efter dem.

Vinden var stadig i sydøst og vejret gråt i gråt. Dette trængte til at komme i land nu, så vi kastede anker ovre på Lollands-siden, og far og jeg roede hende ind til »Dyrefod«, en lille vild græsø.

Min besætning tog sig imens et bad i vandmændene. Det kunne ellers have været spændende at udforske øen lidt. Jeg formoder, at der kunne findes stenalderredskaber i brinkerne?

Så gled vi da igen under den imponerende bro - og tog endda for en ordentlig agtenpiber i et mægtigt brus rundt om næsset og ind i Stubbekøbing fisker- og lystbådehavn. Der var sandelig pres på til sidst i de hidsige kastevinde og der skulle slet ikke så få kræfter til at styre skuden; hun var hård på roret!

Det var godt at gå rundt og bese Stubbekøbing – og gnaske is til. Takket være de sidste dages ugunstige vind, var der nu kun tre dage at nå hjem i. Altså drak vi afskedsskaffe, og vi sejlede et par timer efter, igen. Men vi nåede kun med nød og næppe ud af Stubbekøbing og forbi Bogo. Vinden var nemlig helt splittertosset, snart i næsen, snart fra land, eller helt væk.

Vi var rigtig gale på den, og Charlotte og Birgit gav



sig til at padle. Så kom vi da rundt næsset og bundgarnspælene og hilste i farten på et par lystfiskere: "Har I fået nogle torsk på kroen?". "Nej", sagde de, "og det er gedder vi fanger, her er brakvand." "Nej, det er ett så godt", sagde den anden, "for vi må ett komm hjem, for vi har fået bid!" I samme åndedrag råbte den første: "Ska vi puste i sejlene?", og vi råbte et trefoldigt "Ja tak!".

Men båden lå stadig i en farveløs dis mod vest, så besluttede at ankre op her ved den smukke Farø Klit og nyde aftenen på vandet. Jeg tryllede omelet med skinke, og bag efter havde vi pandekagegilde. Der blev helt udsolgt. Så lå vi ellers på et uddødt hav. Det eneste hørlige var de vrede mågers skrig. Det var pragtfuldt!

25. juli

Ankerpladsen her ved Farø var en af vores bedste, roligste og smukkeste. Klokken 6 tog vi ankeret og duvede nordpå, og vi tre nød, at der var godt skub i. Nu havde vi lyst til lidt anvendelse af sømandskundskaberne. Foran os lå øen Tærø. Den kan passeres nordom, ad en afmærket rende, men den kan også passeres syd om ved hjælp af fem pejlinger ved bestemte næs og skove, eller næs og kirker, der skal ligge over et, så man kommer fri af de mange grunde.

Vi valgte det sidste, og det blev en ganske ejendommelig tur over grønne tanghaver, som lå presset fladt ned af strømmen. Vi gik frem efter »Til Søs«, som efter en kogebog: »Man tager et ben osv...« her krydsben, og det lønner sig ikke at snyde med målene. Vinden blev ukonstant og lusket. Den drejede i vest, så vi skød en hvid pil efter Præsto og udnyttede halvindssejladsen til at nå Faxe Lædeplads. Fra Stubbekøbing tog turen kun fem timer.

Efter en god frokost tog vi de gule oliejakker på, og tog på stop ind til Præsto, for rutebiler var der ingen af.



Under broen . . . så er vi snart fremme

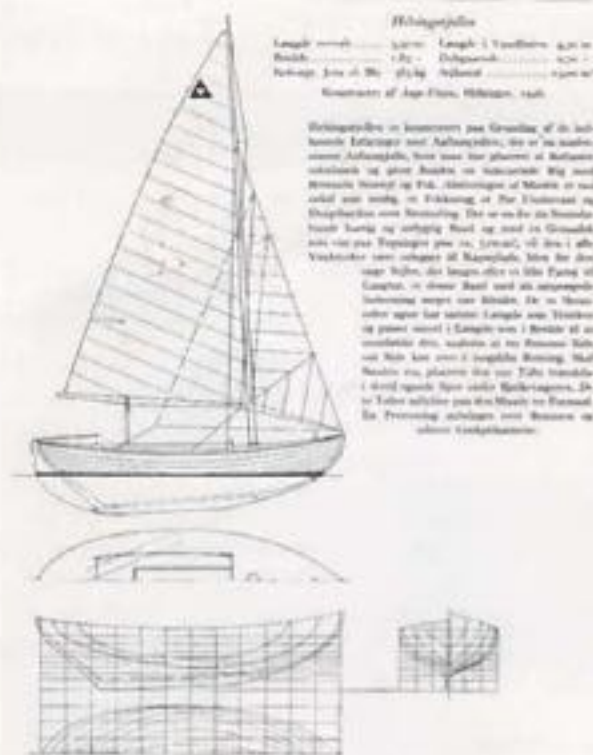
Det blev osende regn, men vi tyede til den gamle kro og drak kaffe og sodavand, mens bukserne tørrede. Kirken og lystbådehaven så vi og travede til Nyso Slot, hvor Thorvaldsen i sin tid logerede. Jeg bryder mig ellers personligt meget lidt om hans basunengle og imiterede grækere.

Med en enkelt bil eller to kom vi tilbage og havde det hyggeligt under solteltet, som regnen trommede på. Kun jeg havde lyst til at stryge en tur igennem byen. De øvrige ville se dyner klokken 20. Nå, det eneste sted, hvor der ikke var kedeligt, var ved byens kino. Der strømmede oplandets knallert-bryllcremede og læderjakkede ungdom til, og det var måske i virkeligheden også trist? Sidste tanke den aften var ønsket om god vind over Køge Bugt.

26. juli

Ja, så forestår sidste lange stræk af turen over Køge Bugt. Det blæser en let sydvestenvind, lige nok til at strække en vimpel. Det var en meget gunstig vindretning for os. Vi var blevet dygtige til at komme tidligt op i de sidste dage, og i dag stod vi ud af havnen allerede klokken 7.30. Der kom nogle vindbyger af rang, som gav Vuska et ekstra skub, men vi fulgte ængsteligt en lille åben jolle med et par drenge, der lå helt inde ved Stevns Klint og brødes med brodsøer og kastevinde, der smøg sig ned i kløfterne.

Da vi var kommet godt uden om alle bundgarnspælene og ud for Stevns fyr, trak bygerne sig uhyggeligt og gråsort sammen bag os. Samtidig imponeredes man uvægerligt



Helsingørjollen er konstrueret på basis af Utzøns erfaringer med Ålborgjollen

ved at se denne kulisse udvikle sig med naturens egne dristige penselstrøg. Kærligheden fik vi da også snart at føle, for medens vi rundede den sidste kost ved Stevns og lå på kurs 25 grader mod Dragør, blæste det tydeligt op. Vi gik lidt, da vinden pludselig gik om i nordvest og altså blev imod. Så måtte vi spidse op til bidevind.

Havet rejste sig prompte til et frådende hav, der sendte vandkaskader ind over os. Især hvis Vuska snittede skråt ind i sådan en halvanden meter bølge fra Køge Bugt. Birgit var gennemblødt, men hævdede stædigt, at det var skægt. Charlotte blev nu afløst ved roret, men hendes lur blev ofte afbrudt af nogle slemme brusebade.

Til sidst blev det for meget, og vi rullede seks gange på

bommen. Vi lå derefter meget bedre i soen. Vore bønner var i mellemtiden blevet hørt; vinden gik atter om i vest til dejlig halvvind på hvilken vi rundede Amagers sydøstlige spids, netop som det piftede indlædt fra en byge. Den havde sendt ligesom grå rogstriber ud over havet, så hele horisonten var indhyllet.

Jeg bestemte, at vi skulle søge havn nu, og Dragør var nærmest. Dels var Birgit tænderklaprende og gennemblødt, og hun skulle rejse til Jylland i nat, og dels var klokken blevet 15, og vi havde siddet i båden fra klokken 7.30 og endnu ikke fået frokost. To af vore æg var havnet i bunden!

Det var med brask og bram, vi rundede Dragør Fort. Bolgerne var trekantede, fordi vandet fra Køge Bugt kolliderede med Øresunds. I havnen fik vi for lidt opskud med det rebede sejl og drev tilbage, men i anden omgang lykkedes det, og først da fik vi tid til at nyde synet af denne særlig maleriske havn. Niels Peter var klar til hurtig udrykning fra Sundby, og først ved gensynet med et velkendt menneske fattede vi den skuffende realitet, at sejlertogtet var slut, for denne gang. Vuska blev så tom, da Niels Peter kørte bort med Charlotte og Birgit. Selv gik man så underlig rundt uden mål og bare nød at slappe af i solen, dødt træ og med saltsprukne læber – og til køjs halv ni!

27. juli

Men vi måtte have Vuska helt hjem til Svanemøllen, og det stykke ville Niels Peter gerne med. Tidligt om eftermiddagen kom han ud til Dragør på sin den gang ikke helt almindelige cykel. Den kunne klappes sammen og foldes kunstfærdigt til en så diminutiv samling metaldele, at den kunne fragtes med i Vuskas kahyt.

Vi rullede fire gange på bommen, for vindstyrke 6 (Beaufort) havde holdt sig, og der stod et hav mod nord. Vi krydsede i stive fire timer til Svanemøllen, men dejligt var det, selvom sejladsen var våd. Vi passerede de store lystfiskerskuder og så pilkene glimte i solen. Denne gang var det en halv sød, der havnede i bundvandet.

Min flinke nabo »Monsunen« i Svanemøllen inviterede os på kaffe klokken 19, da vi kom ind, ja selv Vuska syntes vist, det var dejligt at være hjemme igen.

»Læserne skriver...«

DFÆL's formand Ove Juhl har gjort sig nogle overvejelser i anledning af forslagene til DFÆL's generalforsamling.

Af Ove Juhl

Simons Hansens forslag om at udvide vores forening til at omfatte flere og nyere typer af både sætter selvfølgelig nogle tanker i gang hos mig.

Jeg mener, at vores forening er for klassiske både af træ – bygget og konstrueret for midten af tresserne – og mindre erhvervsfartøjer ombygget til lystfartøjer, de er også en del af kulturen omkring ældre lystfartøjer, især når de er ombygget for tresserne. Der skal også være mulighed for optagelse af nybyggede både, og både bygget efter tegninger eller efter opmålinger af både fra før tresserne.

Tresserne er for lystfartøjer en brydningstid med overgangen til glasfiber, samt de mange både bygget af krydsfiner, disse både har også deres charme, men de er ikke, hvad jeg forstår ved et klassisk lystfartøj. Jeg mener, det er vigtigt, at vi som en forening for klassiske lystfartøjer tydeligt skiller os ud, og at det er klart for enhver, hvilken type både der er i vores målgruppe.

I vores nuværende betingelser for medlemskab står der:

Citat

»Som aktive medlemmer optages enhver, der ejer et traditionelt bygget lystfartøj i træ og falder ind under foreningens målgruppe. Andre både kan evt. optages ved henvendelse til bestyrelsen.

Eksempler:

Kuttere, Spidsgattere, Platgattere, Sejljoller og Motorbåde med indvendig eller udvendig motor. Bådene skal være traditionelt byggede med træ som gennemgående konstruktionsmateriale og typisk være fra før bådene blev serieproducerede. Bestyrelsen kan dispensere i særlige tilfælde.»

Citat slut

Denne formulering trænger nok til en gennemgang, og som det kan ses, blev den gamle og meget omtalte 25 års regel udryddet ved den sidste revision af optagelsesbetingelserne. Min mening er, at den nu afskaffede 25 års regel passende kunne udskiftes med et årstal, et bud kunne være 1966. Der skal selvfølgelig være en mulighed for, at andre både, der for eksempel er bygget efter 1966, også kan optages ved henvendelse til bestyrelsen, hvis de ellers er i målgruppen. Vi kan så beskrive, hvilke både der normalt optages i foreningen/registret, evt. suppleret med lidt om hvilke både der normalt ikke kan forvente optagelse.

Det er i dag sådan, at man skal have en båd i registret for at kunne deltage i bestyrelsesarbejdet og i øvrigt blive medlem med stemmeret. Det, synes jeg, er ærgerligt, fordi hvis der er et støttemedlem, der har lyst til at gøre et stykke arbejde for foreningen, er der ikke rigtig mulighed for dette. Derfor burde vi overveje muligheden for at lave vedtægterne om, sådan at alle kan blive fuldgældigt medlem af foreningen, uanset om man har en båd i registret eller ej. Vi kan så overveje, om en vis del af bestyrelsen skal have en båd i registret.

Dette indlæg er min personlige mening og skal betragtes som et debatoplæg, og så håber jeg, vi kan få nogle gode diskussioner på generalforsamlingen om vores forenings fremtid.



Småt & godt fra foreningen

Stærkere hold på bladet

Bladets redaktion er blevet kraftigt forstærket, idet Gorm Boa er trådt til som grafiker. Hidtil har Simon Bordal Hansen stået for såvel tekst som layout. Gorm Boa har en professionel baggrund som grafiker, og har såmænd også været med i redaktionen af bladet tidligere.

Der er stadig brug for artikler og billeder fra læserne. Kontakt redaktionen, hvis du har en idé!

Bådregister

Nu er vores nye register godt på vej, og vi glæder os til at præsentere det på Generalforsamlingen. Vi vil godt sige mange tak til de mange, der har indsendt ændringer, det er jo i de fleste tilfælde ejeren selv, der kender sin båd bedst. Selvom vi har gjort meget for at få et register med så få fejl som muligt, ved vi godt, at der stadig er ting, der kan blive bedre. Når registret er trykt, er det for sent at rette, men heldigvis er der stadig mulighed for at rette registret på hjemmesiden.

Nyt initiativ for fjordsejlerne

Er der interesse blandt DFÆL's medlemmer ved Isfjord og Roskilde Fjord for at mødes til lidt lokal sejlads og træbådssnak? Det vil den kommende tid vise. Et brev går ud til de lokale medlemmer i marts, og kontaktperson for initiativet »Fjordsejlerne« er Simon Bordal Hansen, Bygaden 72, 4300 Ørø, telefon 59161674 eller mail på post@simonhansen.dk.

Kjøbenhavnske Træsejlere wintershopper

KTS'erne bruger vinteren til at arrangere en udflugt til Sverige. Et hold træsejlere benyttede jernbane og bro for at komme over og se den legendariske skibshandel i Ystad. Og anstrengelserne blev rigt belønnet. Skibshandlen er nemlig et Mekka for træbådsfolket. Butikken er det nærmeste man kommer en genbrugsbutik for sejlere. Mangler man lige en gang mastebeslag model 1936, så er det her man kan finde dem. Læg selv turen om Ystad næste gang, det går også fint ad søvejen.

»Sekretærens brise«

Kære medlemmer

I januar blev der udsendt girokort til betaling af kontingent for 2008 til betaling 31.1.08 og det har du »selvfølgelig« betalt – eller hvad!! Hvis du ikke har modtaget en opkrævning, så send mig lige en mail og du vil straks modtage et girokort.

HUSK at skrive medlemsnr. ved bankoverførsel, det 3. tal på girokortet efterfulgt af enten 000 eller 001.

Iflg. foreningens vedtægter § 4 stk. 7 (kan læses på hjemmesiden) står der: »Et medlem der ikke inden 1. marts har betalt kontingent behandles som udmeldt af foreningen«.

For at have stemmeret til generalforsamlingen, som afholdes inden udgangen af marts, skal kontingentet således være betalt.

Det var alt for denne gang.

Hilsen »Adm.norden«

Sommerstævnet i Assens

Den opmærksomme læser vil have bemærket en fejl i novembernummeret. Sommerstævnet starter ganske rigtigt torsdag d. 3. juli, og slutter søndag. Så langt så godt. Men ikke d. 10. Det er selvfølgelig d. 6. juli stævnet slutter.

I skrivende stund ser programmet således ud:

Torsdag:

Stævnet indledes kl. 16.00 med hejsning af DFÆL's stander på Assens Sejlklubs standermast.

Moleol.

Bureauet åbner i klubhuset.

Fredag:

Vi tilbyder en historisk beretning om den lille ø Toro. Hvis vejret og tiden er til det kan vi forlægge flåden til Toro og få historien lige der hvor den er foregået.

Om aftenen er der medlemsmøde i DFÆL.

I løbet af dagen vil der også være måling til NNL og bedømmelse af bådene for dem der har tilmeldt sig.

Lørdag:

Kapsejladag. Det vil være oplagt at lave et par gode baner i farvandet mellem Båge og Assens.

Om aftenen festmiddag med præmieoverrækkelse og hvad der ellers hører til.

Søndag:

Efter morgenmaden hales DFÆL's stander ned. Stævnet slutter.

Der vil blive lagt lister frem så mandskaberne kan skrive sig på til at hjælpe med morgenmad o.a.

Både torsdag og fredag aften vil sejlkubbens store grill blive tændt så vi kan spise sammen, enten på terrassen eller i klubhuset.

I næste nummer af bladet kommer der tilmeldingsblanket. Man kan også bruge hjemmesiden.

Prisen for at deltage bliver uændret 250 kr. for båden, men på grund af de stigende fødevarerpriser bliver vi i år nødt til at hæve deltagergebyret til 300 kr. for voksne. Børn uændret 125 kr. I prisen er inkluderet festmiddag og morgenmad.

Velkommen til nye medlemmer

Johan Brydegaard
Borges Allé 9
5700 Svendborg
Rap, Knarr og Nini, One ton

Jørn Bjerre Bojsen
A.M.G. Friis Vej 7
6000 Kolding
Vindø 50 SL

Støttemedlemmer
Vagn Pedersen
Borgergade 6
6900 Skjern

Force Technology
Hjortekærsvej 99
2800 Kgs. Lyngby



Verdens sødeste båd



21 fods kravel-bygget, lærk på eg,
Randers 1960.

Volvo Penta MB10A, 13 hk benzin inden-
bords, spinder som en (højroset) kat.
Istandsat af mekaniker, der er medejer +
reserverede dele for 10.000 i 2006.

Båden netop nu på vinterplads v. Amagerværket /
Københavns Motorbådslaug (bådplads følger ikke med)
– kan ses i sin helhed. Båden sælges grundet tidnød
kr. 42.000 – køb nu, spar os forårsarbejdet og få nedslag
5.000. Kan evt. indgå i bytte med glasfiberbåd.

Ring Martin 28540356 eller Peter 33110099.

Pepita



En smuk 36-fods ketch-rigget Berg-spids-gatter 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
 Displacement sejlklar: ca. 9 t.
 Byggeår: 1936
 Værft: M. Møller, Skælskør
 Materialer: Lærk på eg (kobbernaglet)
 Rufsider og cockpit, aptering: Mahogni
 Stormast: Silverspruce 1980
 Mesan: Silverspruce 1976
 Rig: Rustfri 1975 med rullegenoabeslag
 Motor: Perkins 4.107 diesel 43 hk.
 Hydraulisk reversgear 1:2
 Styring: Hydraulisk med rat (scansteering)
 Professionel autopilot (scansteering 1977)
 AP. Navigator: DGPS
 Sejl: Storsejl-Mesan-Genoa-2 stagsejl-Spiller

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., fortojningsgrej, fendere m.v.

Fartøjet fremtræder i det hele som et smukt, sundt og meget velsejlende fartøj.

Prisidé: 600.000,00 kr.

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

DFÆL

C/o Birthe Molbech
Holstebrogade 4, 3.tv.
++++1215++++
2100 København Ø

B

637
Stig Ekblom

Egelund 42
Hinnelev
4000 Roskilde



POST

PP

DANMARK

Mekka for træsejlere

*Et kig ind i hertig-
hederne hos skibs-
handlen i Ystad. Her
er hylder og kasser
fulde af nyt og gam-
melt, mest det sidste.
Pakninger til for
længst udgåede læn-
sepumper, rigbeslag
og alt det, man ellers
ikke kan opdrive.
Fotografiet blev taget,
da Københavnske
Træsejlere havde
januarudflugt på de
kanter.*

