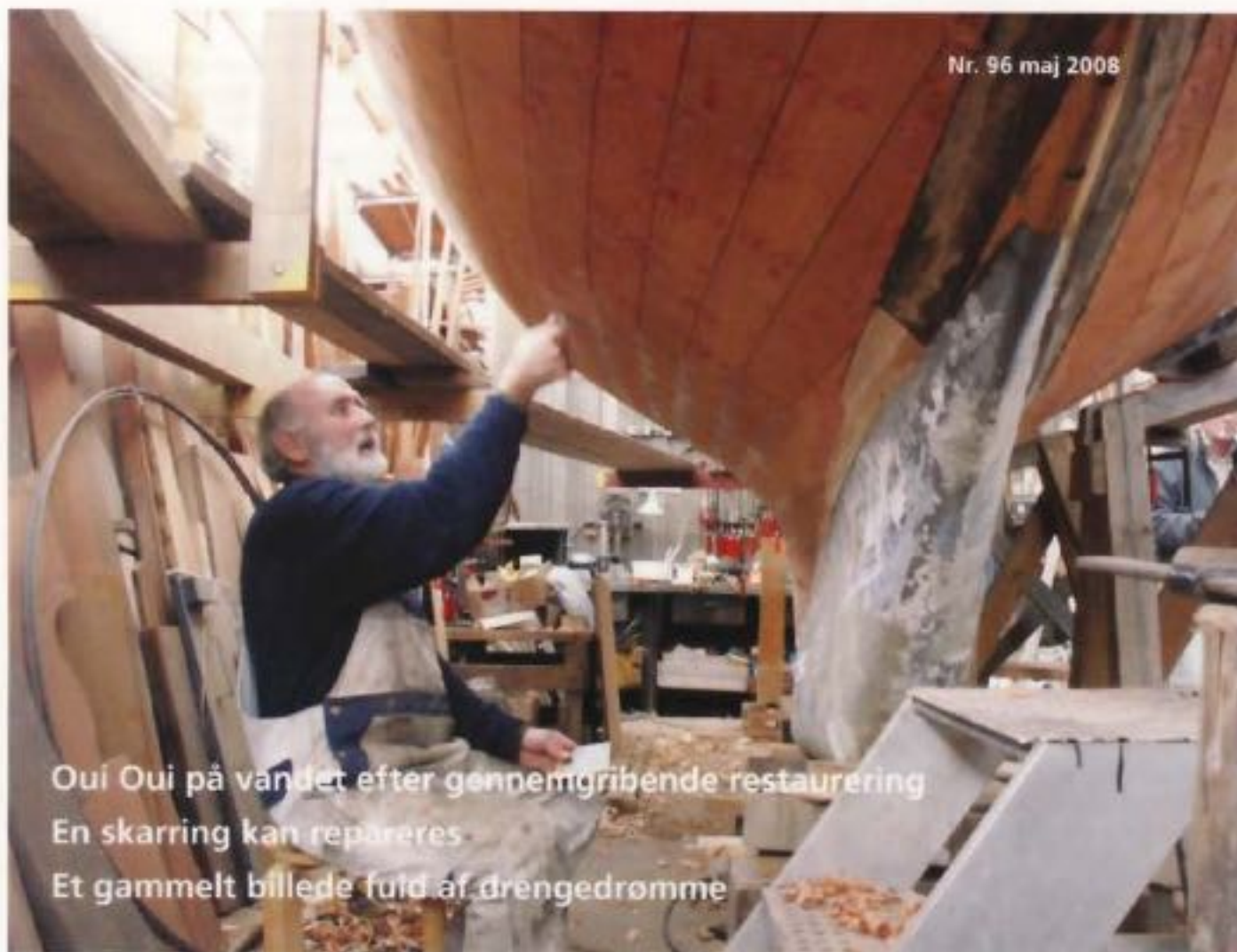




DFÆL·bladet

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 96 maj 2008



Oui Oui på vandet efter gennemgribende restaurering
En skarring kan repareres
Et gammelt billede fuld af drengedømme



DFÆL-bladet

Medlemsblad for DFÆL, Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 96, maj 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,-
Fjerdedel side 300,-
Andre formater efter aftale.
Rabat ved gentagelse.
Farvetillæg: 800,-

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

Bestyrelsen og kontakt

Formand

Ove Juhl
Udbyvej 37
4780 Stege
5538 8631, formanden@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

Bo Vigelsø
Øksbjergvej 25
5700 Svendborg
6222 3950, vifri@svendborgmail.dk

Jacob Fröhlich
Kollegiebakken 9, vær. 803
2800 Kgs. Lyngby
3053 6244, jacob.frohlich@jubii.dk



Foreningens sekretariat

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

Lokale initiativer

Kort 112»

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

»Ø-havet«, Sydfyn

Gunnar Kristensen
Odensevej 3,
Verninge
5690 Tommerup
TH 6475 1631

»Kjøbenhavnske træsejlere«

Niels Laursen
laursenniels@gmail.com

Fjordsejlerne

Isefjord og Roskilde Fjord
Simon Bordal Hansen
Bygaden 72, Orø
4300 Holbæk
TH 2298 1674
post@simonhansen.dk

*Erik Skovgaard Jensen er ankermand på
restaureringen af Oni Oni. Her spartler
han nådderne på den nye mahogniklæd-
ning*

Stort og småt fra foreningen

Åben båd i Horsens

Den 15. Marts var der åben båd på Briand VII i Horsens.

Desværre var vi kun 3 gæster, men vi havde nogle hyggelige timer, og det, de er i gang med, ser rigtig godt ud. Bogstaveligt talt var der her tale om Åben båd, da dækket var taget af. Næsten alle svøb skal skiftes, de første var sat i, og vi fik vist nogle frem, som var klar til at blive sat i.

Det er alle tiders idé at lave en forening som den i Horsens, så bliver arbejdet ikke så stort for den enkelte. Vil du se mere om Briand VII, så gå ind på dens hjemmeside www.briand-7.dk/

Åben båd i Svendborg

Tak til Peter Folke for at åbne såvel sin båd, Ellida, som sit hjem for DFÆL's medlemmer den 8. marts. Herligt at se det nye plankedæk af lærk i gang med at blive lagt på – endnu et skridt fremad i Ellida's istandsættelse. Vi ser frem til at betragte det færdige resultat ved sommertræffet i Assens!



Ellidas nye massive dæk af lærk er helt i tråd med bådens oprindelige byggestil.

Velkommen til nye medlemmer

Carita Mälar 30

Curt Sørensen
Rødbyvej 42
Thuro
5700 Svendborg

Abelone Kragejolle

Poul Oddersborg
Sognevej 31
5884 Gudme

Ellen II Spidsgatter

Henrik Moeslund
Stockflethsvej 3
8400 Ebeltoft

Cimba Spidsgatter

Jon Kjær Jensen
Oddesundvej 26
9220 Aalborg Ø

Modesty Motorbåd

Anja Kiersgaard og Anders Rugaard
Sølgade 19, 5 tv.
1307 København K

Oui Oui klar igen efter 10 års restaurering

K.A.S. har en speciel klubbåd, en 6mR fra 1922. Her fortælles bådens historie fra dengang og til nu i april 2008, hvor den søsættes på ny.

Af Henrik Effersøe

Forhistorien

Den allerførste båd blev overdraget klubben allerede i det første år, 1891. Formålet med at anskaffe denne kragejolle var – ligesom de mange efterfølgere den fik – at lære klubbens medlemmer at sejle. I 1914 fik man efter megen debat bygget en åben gaffelrigget båd »Freja«, der viste sig meget velegnet til formålet. Hvad har dette dog med Oui Oui at gøre, vil nogen spørge. Vent lidt, det kommer...

K.A.S. kunne i 1900-tallets begyndelse prale med mange kendte sejlere blandt medlemmerne, der vandt både Danmarks og internationale mesterskaber – ofte havde disse sejlere dog både K.A.S. og K.D.Y.-emblem.



Oui Oui med kahyt ved Assens i 1937. her opnåede båden nogle af dens største sejre

Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлуб (K.A.S.) er en af de ældste sejlkubber i Danmark (1891).

Klubben har været medlem af DFÆL siden starten – og DFÆL's stifter Bent Aarre var også K.A.S.-medlem. Klubben er også det DFÆL-medlem, der har de fleste både i vores register – med den flotte 6mR, hvis spændende historie der berettes om, er det nu hele 5! De 4 øvrige er de legendariske gaffelriggede skolebåde, som der absolut ingen planer er om at erstatte med glasfiberbåde. Nye sejlere i København skal fortsat

lære alt om klyverbomme og pikfald og hvert forår slibe, spartle og lakere som alle andre DFÆL-medlemmer. Blandt disse elever rekrutteres der naturligt nok en del nye træbådsejere.

Den 27. april blev 6-meteren Oui Oui atter søsat og K.A.S.' klubblad Barkassen bragte derfor i sit aprilnummer denne artikel om bådens historie, som er skrevet af K.A.S./DFÆL-medlemmet Henrik Effersøe (S 38 D 1 Bel Ami).

En af disse sejlere var direktør for Magasin du Nord, William Vett hed han, og han var så velhavende, at han købte ny båd ca. hvertandet år for at gøre sig gældende på kapsejlsbanerne i det nyeste nye. I 1922 havde han ladet bygge en 6mR, som var bygget på stålskant i stedet for de traditionelle ege-spant. Det var den legendariske norske konstruktør Johan Anker fra Oslo, der havde tegnet båden, der også blev bygget på hans eget værft lidt syd for byen.

En 6mR båd er en fuldblods kapsejlsbåd, der også har været olympisk bådtype. Chr. X havde også en 6mR-båd. Klassen eksisterer den dag i dag og der bygges fortsat moderne 6-metere.

Til K.A.S. for første gang

Vett deltog i forskellige nationale og internationale stævner med båden, som da også gjorde sig pænt gældende – men den blev ikke noget afgørende gennembrud for Vett. Forsidebilledet på Barkassen viser *Oui Oui*, som båden blev døbt, under kapsejlsden ved Cowes i Sydengland i 1923. Den blev transporteret både frem og tilbage pr. damper, som bladet *Sejlsport* berettede. I 1924 var det på tide for William Vett at få en ny båd, og han tilbød nu generøst K.A.S. båden kvit og frit for at stimulere interessen for kapsejls blandt klubbens medlemmer. Der var nemlig sket det, at mens sejlerskolen fik succes fra starten i 1891, var medlemmernes placeringer på kapsejlsbanerne efterhånden gået lidt ned ad bakke. K.A.S. takkede ja, og der blev



For- og agterstavn blev også fornyet.



nedskrevet en række særlige regler for benyttelsen af Oui Oui, ligesom der blev ført nøje regnskab med omkostningerne. Medlemmerne deltog i kapsejladser i de kommende år, og særlig 1925 skal fremhæves for flere 1. pladser for båden. Egentlig tursejlad var ikke tilladt – det var ved kapsejladstævnerne hvor K.A.S. igen skulle gøre sig gældende. Desværre var K.A.S.' æra som førende kapsejladsklub forbi og klubbens bestyrelse fik så den idé at spørge William Vett, om man måtte sælge båden og så bruge salgssummen til hjælp til anskaffelsen af endnu en gaffelrigger til Sejlerskoien. William Vett godkendte forslaget og Oui Oui blev solgt i 1927 – samme år som gaffelrigger nr. 2 »Ydun« blev søsat. Som bekendt har vi stadig »Ydun« i klubflåden, og den har sejlet med elever hver aften i sæsonen siden 1927!

Hvad blev der af Oui Oui?

Oui Oui blev solgt til et medlem af Øresunds Sejlklub

Frem, og den fik som mange af de tidlige både i 6mR-lassen kahyt. Sidenhen var der kort imellem ejerne, og så vidt det har været muligt at finde ud af, har båden til dato haft mindst 20 ejere fordelt over hele landet. En periode, der skal fremhæves er midten af 1930'erne, hvor den blev ejet og sejlet af Chr. Dyrhauge i Assens, og hvor den sejrede overalt, hvor den deltog. En avisartikel beretter, at den fik 5 pokaler ud af 6 mulige – overskriften på artiklen er »Oui Oui paa Vej mod Stjerne« – mindre kunne ikke gøre det! Krigen slap den desværre ikke igennem med sin blykøl i behold – prisen på bly var dengang så høj, at man kunne få ca. 3 nye både (med jernkøl) for sin gamle blykøl. I 1970'erne ser vi båden med en forfærdelig firkantet kahyt og med en afskåret hæk. Den udstyres dog med et fint teakdæk. Billeder fra 1980'erne viser Oui Oui med endnu en ny kahyt, der passer lidt bedre til bådens linier og endelig ved vi, at der bliver ilagt motor på et sent tidspunkt i forløbet.

Til K.A.S. for anden gang

I 1997 overvejede et af vores spidsgatter-medlemmer at anskaffe sig en hurtigere båd til kapsejladserne om torsdagen. Han spurgte om jeg havde lyst til at være med til at se på et par mulige emner. Et af disse var en 6-meter R, der lå på bådpladsen i Køge. Vi var der kun i meget kort tid, for bådens tilstand gjorde, at han meddelte, at han ikke var interesseret. Bådens navn var Qui Qui og sammen med den historiske konsulent hos Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer blev det efter lidt søgen i gamle bøger »afsløret«, at der var tale om William Vetts og K.A.S.' gamle båd fra 1922, Oui Oui. En lille gruppe af K.A.S.-medlemmer mente ikke, det kunne gå an, at båden gik til grunde dernede i Køge, og vi forespurgte bestyrelsen, om vi måtte købe båden (billigt) og gå i gang med restaureringen. Formålet med båden skulle – dengang som nu – være at sejle kapsejlad. Oui Oui skulle tilbage til K.A.S. som en særlig klubbåd – som et helt specielt tilbud til medlemmerne. Bestyrelsen var med et pænt flertal med på ideen, dog måtte vi ikke give de forlangte 35.000 kr for båden – højst 25.000. Ejeren blev tilbudt 15.000 mod at han beholdt motoren. Han sagde straks ja.

Efter at Oui Oui var transporteret til Svanemøllehavnen i begyndelsen af november måned 1997, begyndte



Fra den festlige søsætning ses protektor for KAS, hans kongelige højhed Prins Henrik under stævnen på Oui Oui



gruppens drøftelser om hvordan, den skulle restaureres, og hvordan arbejdet skulle foregå. Konklusionen blev, at båden skulle føres tilbage til den originale, åbne udgave fra 1922 og at den i det hele taget så vidt muligt skulle restaureres tro mod Ankers konstruktionstegning (som vi havde fundet i en lille bog). Mange gode folk blev konsulteret og diskussionerne var mange. Sidenhen gik demonteringsarbejdet i gang – der var et par overraskelser i form af mere spåntræ og svøb. Det viste sig snart, at alt det, der var blevet skiftet ud og limet sammen af flere stykker træ var delamineret – 1970ernes lim var altså ikke god nok. Vi besluttede derfor at båden igen skulle have stålspåntræ – der var kun 1½ af de originale 19 stk tilbage. De nye 18 stk. blev fremstillet af rustfrit stål, mens spant nr. 3 kunne sandblæses, svejdes og varmgalvaniseres.

Kølen af jern havde vi ikke fidus til – en blykøl måtte skaffes til veje. Men det blev en større sag med konstruktion, modelbyggeri og siden støbning nede på bådpladsen. Både to gamle køle, blykabler, røntgenbly fra et tandlægemedlem samt diverse blybarer anvendt som ballastbly fundet i forladte skure på pladsen indgår i den nye blykøl. Og den vejer de normerede 2 tons.

Hvem laver alt dette, vil læseren nu spørge. Det gør en lille håndfuld medlemmer med god moralsk støtte fra både bestyrelsen, medlemmerne såvel som eksterne samarbejdspartner. Én må vi dog fremhæve for alle andre: Erik Skovgaard Jensen har været »bygmester» på projektet hele vejen igennem, og uden ham var det ikke lykkedes! Alle andre har i grunden været arbejdsdrenge under kyndig og bestemt vejledning fra Erik. Vi er alle stolte af resultatet, men æren tilfalder Erik.

Det vil fore for vidt at beskrive alle faser af arbejdet, der er foregået på vores bådplads sommer som vinter, hverdage som i weekender og ferier. En idé om omfanget kan man forhåbentlig få ved at se på de billeder, der ledsager denne artikel. Tre spørgsmål har vi fået igen og igen, så de må hellere gentages her – med tilhørende svar: Spørgsmål

1: *Hvor meget af den originale båd er bevaret?* Svaret er: Ikke så forfærdelig meget, men det har først vist sig efterhånden. Det er skønsmæssigt kun 10-15 % af båden, der er original. Overlevet har en del svøb, dele af bjælkevægerne, spant nr. 3, en dæksbjælke, den centrale del af trækolens samt masten, der dog ikke er fra 1922. Klædningen af hondurasmahogni kunne ikke reddes – den er derfor ny (men den er af hondurasmahogni!) Det 2. spørgsmål igennem årene har været: *Var det ikke lettere/billigere/smartere at bygge en ny båd?* Svaret har altid været, at så ville det jo ikke være Oui Oui! Bådens sjæl er jo bevaret trods den gennemgribende restaurering og bådens facon ligeså. Spørgsmål 3: *Hvornår er den færdig?* Vi har altid svaret, at det er den, når vi er færdige med arbejdet. Men nu kan vi sige det mere præcist: 27. april 2008 er den sejkklat!

Hvad så nu?

Oui Oui skal som lovet i 1997 være en ganske speciel klubbåd. Dvs. den er ikke en skolebåd, den er heller ikke en båd for en indspist skare af medlemmer, der holder andre ude, nej båden skal principielt være en båd for alle klubbens medlemmer – under visse betingelser: man skal have mod på og lyst til at sejle kapsejls – ikke frokostsejls. Man skal have visse grundlæggende færdigheder – en due-lighedsprøve er minimumskravet. Skipperne på Oui Oui vil i den første tid være fra gruppen omkring bådens restaurering samt et par andre – men så hurtigt som muligt vil vi arbejde på at sprede ansvaret ud på mange flere. Det er vigtigt at båden behandles rigtigt og professionelt – og helst uden skader, så derfor går vi lidt forsigtigt frem. Det er også vigtigt for gruppen at båden sejles, bruges og viser K.A.S.-standeren ved kapsejlsstævner rundt om i landet og i det nære udland – om den vinder sølvtojs må tiden så vise. Uanset hvad, så er der mulighed for alle interesserede medlemmer for at komme ud at sejle i den mest klassiske kapsejlsbådtype, nemlig 6mR. Hvilken anden klub end K.A.S. har sådan et tilbud til sine medlemmer?

Ved paradesejlsdagen efter søsatningen ses Oui Oui midt i en elegant vending

Referat fra DFÆL's generalforsamling

Generalforsamlingen blev afholdt i Sundby Sejlforenings lokaler. Ove Juhl (OJ) bød velkommen til de ca. 30 fremmødte medlemmer.

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslog Stig Ekblom (SE) som dirigent – SE blev valgt. SE konstaterede at generalforsamlingen var lovligt indkaldt i henhold til vedtægterne og derfor beslutningsdygtig.

Carl Bisgaard var af bestyrelsen udpeget som referent.

2. Bestyrelsens beretning for det forløbne år.

OJ henviste til at beretningen kan læses i DFÆL-Bladet nr.

95, marts 2008. Herefter supplerede OJ den skrevne beretning med diverse oplysninger og seneste nyt:

Foreningen har i øjeblikket ca. 350 medlemmer. Tilgang af nye medlemmer modsvarer godt og vel frafald af medlemmer.

Bestyrelsen har besluttet, at nye medlemmer får udleveret et styk stander gratis.

Der har i den seneste tid været afholdt »Åben Både« arrangementer som annonceret i bladet. Deltagerantallet

har været ca. 10 ved arrangementerne undtagen ved arrangementet i Horsens, hvor der kun deltog 3 medlemmer udover bådejerne.

Det nye register er nu blevet trykt. Et mindre antal eksemplarer er medbragt til generalforsamlingen og vil blive udleveret til de tilstedeværende medlemmer. Så sparer foreningen lidt udsendelsesporto.

OJ har på det seneste deltaget i konference om kystkultur.

OJ og Jacob Frølich (JF) har deltaget i konference om bevaringscentre for både.

På et spørgsmål om vi



Stig Ekblom betjener dirigentklakken

samarbejder med Træskestavs-Sammenslutningen (TS) var svaret, at vi i årets løb har haft et godt samarbejde med TS.

Bestyrelsens beretning blev herefter godkendt.

3. Planer for det kommende år.

OJ orienterede om :

DFÆL's sommerstævne afholdes i år i Assens.

Næste års sommerstævne vil blive afholdt 9. - 12. juli 2009. Stedet er endnu ikke fastlagt.

Sommerstævnet 2010 vil sandsynligvis blive afholdt i samarbejde med Svendborg Classic Regatta, som et »Classic Weeks«-stævne. (lidt i stil med arrangementet i år 2003)

Fortsættelse af samarbejdet med Skibsbevaringsfonden.

Mærkning af bevaringsværdige både med T- eller K-mærke.

Ungdomsarbejde (på initiativ af JF).

Deltagelse i bådudstillinger - Fredericia/Bella Centret. Eventuelt i samarbejde med Danmarks Museum for Lystsejlsads.

Oprettelse af hjemmeside med debatforum for medlemmerne.

Forsøge at opmuntre til etablering af træbåds miljøer i havnene - især Leks. i forbindelse med vinteropbevaring/forårsklargøring - SE supplerede med at fortælle lidt om »Ormegården« i Roskilde. Her er det lykkedes for træbådene at få deres eget vinteropbevaringsområde, hvilket er til glæde for alle og hjælper til at gøre råd om vedligehold mv. lettere kan udveksles mellem bådejerne.

4. Godkendelse af regnskab.

Det reviderede regnskab - gengivet i DFÆL-bladet nr.95, marts 2008 - blev godkendt uden bemærkninger.

5. Behandling af indkomne forslag.

Der er indkommet to forslag. Et fra Knud Isager (KI) og et fra Simon Bordal Hansen (SBH).

KI redegjorde for sit forslag om at vende tilbage til foreningens gamle stander. OJ medgav på bestyrelsens vegne at moderniseringen af standeren nok burde have været vendt på en generalforsamling. Ændringen af standeren



var sket i forbindelse med at få fastlagt et gennemgående klart og ensartet udtryk (logo) for DFÆL - hvilket tidligere ikke var tilfældet. Efter en del indlæg for og imod den nye stander. Blev KI's forslag sendt til skriftlig afstemning. - Helge (Spray) og Tom (Saga) blev udpeget som stemmetællere. Der blev afgivet ialt 26 stemmer. Heraf var 7 stemmer for forslaget, 18 imod og 1 blank. KI's forslag blev altså forkastet. Den moderniserede stander er hermed fortsat foreningens stander.

SBH redegjorde for sit forslag »Fra træbådsklub til forening med flere sektioner«. Nogle af SBH's grunde til at stille forslaget er blandt andet at de nuværende optagelseskriterier (for både) ikke er klare og præcise nok og at der bliver et større og større antal ældre glasfiberlystbåde. SBH sluttede af med at meddele at han ikke ønskede forslaget til afstemning.

Efter en del indlæg om emnet opnåedes enighed om at bestyrelsen i det kommende år skal prøve at bearbejde såvel optagelseskriterier samt de øvrige aspekter af forslaget og fremlægge resultaterne af overvejelserne på næste års generalforsamling.

6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.

Bestyrelsen foreslog uændret kontingent, hvilket blev vedtaget.

Fortsættes side 12

7. Valg af formand.

Ove Juhl blev genvalgt som formand.

8. Valg af bestyrelsesmedlemmer.

I forbindelse med Torben Rix's død er Gunnar Kristensen indtrådt i bestyrelsen. Gunnar ønsker ikke at fortsætte i bestyrelsen, men er villig til at fortsætte som suppleant. Bestyrelsen foreslog derfor at Jacob Frølich overtager den herved ledige post (valgperiode 1 år).

Jacob Frølich blev valgt.

Simon Borch Hansen var på valg og ønskede ikke at genopstille. Bestyrelsen foreslog at Bo Vigelsø overtager posten. Bo Vigelsø blev valgt.

Carl Bisgaard var på valg og var villig til genvalg, men stillede gerne sit mandat til rådighed ud fra ønsket om at få en større geografisk spredning af bestyrelsen. Carl Bisgaard blev genvalgt.

9. Valg af bestyrelsessuppleant.

Gunnar Kristensen og Niels Laursen blev valgt som suppleanter.

10. Valg af revisor/revisorsuppleant.

På valg som revisorsuppleant var Stig Ekblom. Stig Ekblom blev genvalgt.

11. Eventuelt.

Jørgen Heidemann (JH) orienterede om at Støtteforeningen for Danmarks Museum for Lystsejlad's tilfældigvis afholdt generalforsamling samtidigt med DFÆL. Dette bør selvfølgelig så vidt muligt undgås fremover. Derudover orienterede JH lidt om mulighederne for at blive medlem af støtteforeningen og om at eventuelle økonomiske bidrag til Danmarks Museum for Lystsejlad's - enten via medlemskab af støtteforeningen eller direkte var meget velkomne da museets økonomi er meget stram.

SE takkede herefter generalforsamlingen for god ro og orden og erklærede generalforsamlingen for afsluttet.



Helge Møller, DFÆL's nye æresmedlem

I forlængelse af mødet overrakte OJ »Pullertens« til SBH for hans store arbejde i bestyrelsen og herunder især i forbindelse med bevaringssagen. Et af resultaterne af SBH's indsats er, at skibsbevaringsfonden nu har indbudt os til at deltage i Fondens arbejde som observator.

Herefter blev Helge Møller (Spray) udnævnt til æresmedlem. Helge har været medlem af foreningen siden starten og har i mange år gjort en stor indsats for foreningen. Et stort tillykke til Helge med den velfortjente hæder.

Carl Bisgaard, 29. marts 2008

Avernako - Drejet - Korshavn

Vi ses 29.-31. august til ØHAVETS Korshavntræf 2008

Sædvanlig »dagsorden« :

- Ingen tilmelding, bare kom!
- Havnepenge afregner hver enkelt med havnefogeden.
- Fællesspisning i forsamlingshuset ved havnen lørdag aften.

Medbring egen proviant. Der er 4½ km til købmanden.

*Kontakt evt. Niels Gronkjær Hansen »Gipsyr«,
(tlf. 6222 7253 mob 2425 1653)
for evt. deltagelse i god mad lavet af Hans.*

Folkebåd 1946 til salg

Folkebåden FD 10, Helen.
Bygget 1946 på Aarhus Yachtværft.
En sund, stærk og tæt båd.
Samme ejer i 37 år, snedker-tømrermester.
Mange gode sejle, Mariner påhængsmotor.
Klassebeviser 1946-2006.
Bådhus på 8x3 meter medfølger.

Pris: 25.000,- eller bud.

Kontakt:
*Kristian Jensen
Mollebakken 29
4581 Rørvig
Telefon 59918137*

Dragen »Pärlan« sælges

Dragen »Pärlan« er, så vidt jeg er oplyst, bygget i 1947 i Sverige af Kalmarfyr. Båden er i god stand, alle svøb er intakte og kølen er fastgjort med rustfri bolte. Dækket er plywood, Mast og bom i Oregon pine. Storsejl og rulle genua er kun en sæson gamle og har kun sejlet få gange.

Båden, der har fået nyt plywooddæk og ruf, er blevet indrettet efter de originale Johan Anker tegninger, dvs. skot og køjer er taget ud og ruffet er gjort mindre, hvilket har givet mere plads i cockpittet og »renere« linier på dækket. Båden har et bomtelt som gør at den kan ligge tør og tæt i havn eller for svaj.

Den nye dæk er ikke gjort færdig og mast og bom skal slibes ned og lakeres. Men båden er sejklar.

Jeg sælger »Pärlan« for 35.000 kroner.



Søren Nielsen,
Violstræde 2, 4000 Roskilde, tlf 2636 7518

Hvor længe holder en limet bladskarring?

Af Jørgen Heidemann

Ja, det var det spørgsmål, jeg sidste år måtte stille mig selv, da båden var kommet på land og bunden rensplet. Da alt slammets var væk, viste det sig, at bord nr 8, ca 40 cm under vandlinjen var gået op i en skarring – hen over vinteren syntes jeg, den åbnede sig endnu en smule, så der var en sprække på et par millimeter, da forårsklærgøringen gik i gang. Intet hyggeligt syn!

Skaden er nu udbedret, det var ingen større sag. Men det rejser alligevel spørgsmålet: hvilke lime brugte man i sin tid til at samle klædningsplankerne hos de velrenommerede bådebyggere som Th. Lind, der har bygget »Scherzo« i 1967 og: hvor lang restlevetid kan man tiltro de samlingen, der endnu ikke har vist skadestegn?

Det er jo – sammenlignet med stumpede stød med bagvedliggende lasker – en udseendemæssigt langt mere elegant samlingsmetode for blankklarede både over vandlinjen, hvis man ikke kan få – eller vil betale prisen for – planker i fuld længde. Men måske ikke så robuste?

Det er ikke første, men tredje gang, jeg har oplevet det, men den mest markante. Og i dag fandt jeg så en antydning af en mere under udvikling – blev dog omgående udbedret uden større postyr, for den var ikke åben endnu.

Tilfældet er endnu et eksempel på det glimrende hjælpemiddel, der er opstået med epoxy-limene. I mit tilfælde endnu en gang West System. Fremgangsmåden var følgende:

Rengøring udefra og lidt opkradsning med et knivblad, inden båden blev forladt i vinterladen i november, så den kunne henstå med så åben fuge som muligt og tørre ud i vinterens løb.

I april: oprensning udefra ved at stikke en nedstrygerklinge så langt ind, jeg kunne nå, og trække frem og til-

bage, derefter samme med en fin fukssvans og sandpapir korn 80 i 2 lag, således at så meget som muligt af den forurening, der nok er sket i den åbnede skarringsfuge, kommer væk. Næppe alt er væk, men en smule rester vil givetvis blive helt indlejret i epoxyen, der nok skal binde tilstrækkeligt på fugesiderne.

Indefra: hvor skarringen kom frem i bunden af pantrysektionen, grundig overfladeafrensning og rustlibning. Påføring af West-epoxy tilsat så meget fortykningsmiddel, at den i pastaagtig konsistens kunne lægges i et tykt lag, i hvilket en 21 cm lang laskeplade blev lagt og befæstet med skruer jævnt fordelt omkring det sted, hvor skarringsfugen løber ud i overfladen. Laget skulle være tykt for at udligne og udfylde lidt krumning. Hermed er der styr på fugens inderste ende.

Udefra: 4 stk 5 mm injektionshuller boret så langt ind, at jeg var sikker på, at hullerne var nået igennem fugen, men heller ikke meget mere. Klærgøring af bøgetræskiler, så en lægte sat i klemme imod en mur, som meget bekvemt står lige ud for skadestedet ville trykke vinkelret ind imod skadestedet.

Indpumpning af ufortykket epoxy i rigelig mængde med en 20 ml engangssprøjte i de 4 huller, som skyndsomst forsegles med bred malertape. Den ufortykkede epoxy har en fremragende indtrængningsevne, men skal altså spærres inde, ellers løber den bare væk alle mulige steder! Og den skal heller ikke løbe ud på overfladen, for så får man bare klem-kilerne limet så fast, at man har et helt nyt problem!

Klemning med 2 modsatlagte bøgetræskiler på enden af ovennævnte lægte og tilpassningskilerne, så skarringsfugen trykkes sammen. Forsegling af den frie fugekant med

bred malertape, så snart man ser epoxy trykket ud her. Jeg skal hilse og sige, at det var tricky at styre kiler i flere retninger, når de rigtigt skulle klemme.

Ved den ende af skarringsfladen, der er længst væk fra, hvor den løber ud i det frie: forboring og iskrøning af endnu 2 skruer, der inderst har fat i den nye indvendige laske og trækker samlingen sammen. Afpropning med fortykket epoxy.

To dage efter; nu må limen være hærdet. Det lykkedes uden større besvær at fjerne kileklemme-arrangementet, venter dog lige et par dage mere med at planslibe overfladen og efterspartle. Jeg har tiltro til, at operationen lykkedes og patienten har det godt.



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Motorsejleren Tikki

Pris: 128.900,- kr. Byggeår: 1969. Længde: 9,05 m.
Bredde: 3m. Dybde: 1,35 m. Køl vægt: 1,8 ton. (bly)
Motor: 64 Hk, Ford diesel. Trætype: lærk på eg.
Bygget på Ålbæk bådeværft.
Medfølgende sejl: storsejl, rulleforsejl, blister(spiler).
Med følger: 6 pers. redningsflåde,
GPS, LOG, vindmåler, anker.
Langkølet, kramelbygget, ferskvandskølet,
kun 3 ejere.
Sidste ejer i 21 år. Siden 1984

Henvendelse til Børge Pedersen

Tlf. 40294588

bpederse@post8.tele.dk

I øjeblikket ligger den i Falsled havn på Fyn.



Helge blev æresmedlem

Helge Møller blev ved årets generalforsamling udnævnt til æresmedlem.

Helge har været med siden foreningens start og var i mange år fast deltager ved sommerstævnerne, han var ligeledes ofte at finde som ordstyrer ved sommermøderne - det var dengang foreningen ikke havde nogen vedtægter, her havde Helge altid et lille vers eller en sang med.

Helge har i mange år også været medlem af bestyrelsen.

Når vi har haft et arrangement i Svendborg-området, er Helge altid stillet op og har hjulpet til.

Typisk for Helge sagde han ved udnævnelsen, at der var mange andre, der også burde have æren.

- *Ove Juhl*



Helge Møller



Simon Hansen

Simon fik Pullerten

Ved generalforsamlingen fik Simon Hansen den ære, at få Pullerten til låns, efter vedtægterne bliver den uddelt til en, der har gjort en indsats for foreningen, det må man sige, at Simon har gjort i de år, han har været medlem af bestyrelsen, bare se på dette flotte blad.

- *Ove Juhl*

Navnestandere

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

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



Gamle Fie

Af Ove Juhl

På væggen hjemme hos min bedstefar hang der et billede af en dejlig kutter ved navn Fie. I hele min barndom har det billede fascineret mig og været en kilde til mange drømme. Min bedstefar fortalte, så vidt jeg husker, aldrig noget om denne kutter, men det gjorde min far.

Min bedstefar, der ellers aldrig havde sejlet, købte Viefie, som båden hed, i ca. 1950. Den blev da omdøbt til Fie. Størrelsen og sejlarealet fortalte, at det var en ca. 22 m² kutter, byggeåret er ukendt, men allerede dengang var det en ældre båd. Den var slagtet, som man sagde dengang, det vil sige, at blykølen var solgt på grund af de høje priser på bly under og efter anden verdenskrig. Men den havde fået en ny cementkøl, hvori der var indstøbt gammelt jern.

Pengene var små, og som det kan ses på billedet, var sejlet hjemmesyet, banerne i sejlet er syet på tværs af mastelignet og ikke som normalt på tværs af agterliget. Min bedstefar havde brugt mange vinteraftener på syningen af sejlet. Fie blev også forsynet med en indenbordsmotor på 3-4 hk, det var vist nok en Japp, den blev startet med en slags omvendt kickstarter, et håndtag som man trak opad og så startede motoren, altså hvis man var heldig...

Fie blev flittigt brugt hver sommer til langtur med sønerne, min far sejlede dog ikke så meget med, som den



ældste var han nemlig flyttet hjemmefra. En sommer havde han dog lånt båden og sejlede singlehand. Min far var dengang i lære som bådebygger på Københavns Yacht- og Motorbådsværft, her havde han bygget en finerjolle, som han havde med på slæb. På vej over Køge bugt bordfyldtes jollen, og den blev med besvær og et par klemte fingre bjærget og lagt op på fordækket.

I foråret 1955 stod Fie på vognen flottere end nogen sinde og skulle snart søsættes, men et eller andet gik galt og Fie væltede, en af vangerne fra vognen var gået tværs gennem siden, og sammen med andre skader gjorde dette, at Fie ikke var til at redde. Værftets forsikring udbetalte en erstatning, og denne blev brugt til udbetalingen på det hus, hvor jeg som barn sad og drømte om at sejle med Fie.



Jollen blev bjærget og lagt på dækket

Hvad Viffert af Hjarbæk oplevede sommeren 2007

Af Lisbeth Kofoed
Viffert D2

Vi startede i god tid den 19. juni fra bunden af Limfjorden for at nå over til DFÆL-træffet på Holmen. Forude ved harmonikaen lå alle sangene.

Til aften ankrede vi i læ af det lange sandrev, Sundøre, over for Hvalpsund. Næste dag passerede vi forbi Logstør, hvor den tremastede skønnert Fulton lå ved kaj. Den skulle til TS træf i Århus. Til aften lå vi i Ålborg »Limfjorden«.

Torsdag var det rasende medstrøm, så vi strøg forbi Hals (det skarpe hjørne) og anløb Øster Hurup. Uden for legede den smukkeste mahogni-veteranbåd med sejlmærket SSB D1. Vi havde tårer i øjnene, løb hen til broen og tog imod, da han elegant og lydlost var listet ind for en 3-HK elmotor. Skipperen var Hugo i Margot, bygget 1927 og medlem af DFÆL. Før var hun hvid, nu brunmalet med en mahognifarvet oliemaling. Så ved I det. Selvfølgelig blæste en 15 msk af en NV os nu inde.

Den 23. sejlede vi til Bønnerup på Norddjursland i et rædselsfuldt vejr. Byen, havnen og de syv kæmpestore vindmøller på denne var totalt skjult af sorte regnskyer. 8-9 kæmpelyn oveni skræmte os, men vi fik sigt og anløb mellem møllerne på møllerne.

Ved et meget vådt Sct. Hansbål fortalte en bedstemor med børnebørn, at de havde været i sommerland under byerne langt sydligere, og at kæmpelynet var slået ned i »Thorshammeren« og taget strømmen! Det medførte, at folk oppe i denne vippes kurve, øverst, sad fast til strømmen kom igen. De fik da noget for pengene.

Næste dag tæskede vi mod krapse til Grenå Marina. Med varslet om 13 msk. fra syd til SO var vi blæst inde her. Det var en tung gang at måtte gå hen og ringe afbud til træf og fest til Ove Juhl, men vejguder kan vi ikke kæmpe



imod.

Søndag sejlede vi til Bønnerup. Der anløb senere en DFÆL-båd med blå vimpel. Det var NK Svea af Nibe, bygget 1945. Martin og Hanne havde krydset hele vejen som i en undervandsbåd. Bundvandet stod højt, for båden var utæt efter tørken og lige sat i vandet.

Snart fik de el og sat dykpumpen igang.



Til aften stille regn. Da stod en sejler på sit fordæk og spillede den smukkeste retræte på sin trækbassun, også »Der er et yndigt land«. Efter det takkede hele havnen med glade klapsalver. Musikeren var professionel og selvfølgelig skibet Nocturnen. Senere oplyste musikvenner, at retræten er af komponisten Bent Fabricius-Bjerre. Venligt sendte han mig noden til havnehygge og DFÆL-træf.



Lisbeth Kofoed

I Svea skulle Hanne på sit malerjob onsdag, så vejret var skyld i, at hun mistede sin betalte flybillet Kbh-Ålborg samt 500,- for festmiddagen. De sejlede bare hjemad i tæt regn mod Hals. Næste dag sejlede vi også, forbi Hals til Ålborg, for vi var trætte af regn. I et lille solglimt gik vi i Zoo og så den lille nyfødte Tapirunge. Trods en jammerlig sommer fik vi hyggelige mini-træf og gode træbådsoplevelser til minde.

Første troede besætningen på Vifferi, at de havde en mahognibåd i sigte. Men det var såmænd bare gode gamle SSB D1 Margot, der har fået sig en gang mahognibrun oliemaling.

Sommerstævne i Assens 3. – 6. juli

DFÆL er igen i det syd-vestfynske!
Vi inviterer i år til sommerstævne i Assens, der gerne ville se os netop i år, da Assens Sejlklub fejrer 100 års fødselsdag og derfor er vært ved en række arrangementer.

I kan finde en tilmeldingsformular på næste side, som I kan bruge.

Eller – og det er både bedre og nemmere – I kan tilmelde Jer via vor hjemmeside på: <http://www.defaale.dk/nyt/assens/indbydelse.htm> eller ved mail til vor formand Ove Juhl på formanden@defaale.dk eller tlf. 5538 8631

Af formularerne fremgår en del forskellige detaljer, som stævneledelsen behøver. Til bådejere, der gerne vil kapsejle men endnu ikke har NNL-målerbrev: vi måler op om fredagen. Hvis I har et ældre målerbrev af en eller anden art, må I gerne tage det med, så vi kan benytte data, der allerede en gang er målt, kontakt evt. Jørgen Heidemann jhe.hjem@webspeed.dk, tlf 6615 0402 herom.

Vi baserer os som sædvanlig på i videst mulig grad at servicere os selv, så være rare at kigge hen at se på listerne, der ligger i bureauet ved åbningen af stævnet, og find Jer et job eller flere, I gerne vil hjælpe os med at klare.

Vær også med at få stævnet til at præsentere sig festligt: husk signalflagene til festlig flagning over toppene!

Stævneprogram

Torsdag 3 juli. Ankomstdag

16:00 Stævneåbning, Velkomsttale(r) og hejsning af DFÆL's store stander på Assens Sejlklubs standermast samt festlig flagning over toppene fra bådene. Herefter »moleol« og åbning af bureauet i Assens Sejlklubs klubhus.

Fredag 4 juli Hygge- og andet-dag

08:00 – 10:00 Morgenbord

09:30 Vi tilbyder en historisk beretning om den lille ø Toro

10:00 og fremover: Bedømmelse af både samt opmåling til NNL

Eftermiddag: Hvis vejret viser sig fra sin bedste side, kan vi evt. sejle til Toro og drikke eftermiddagskaffen, mens vi ligger ved DS-bojer v. Ulvedybet.

19:30 Sommermøde

Lørdag 5 juli Kapsejlad og Festdag

07:00 – 09:00 Morgenbord

09:00 Skippermøde

11:00 Første start på kapsejlad og evt. præsentationssejlad.

19:00 Festmiddag med præmieuddeling ... og hvad stævneledelsen ellers har i baghånden!

Søndag 6 juli

08:00 – 10:00 Morgenbord

10:00 Stævnet afsluttes og standere hales ned.

Tilmelding og Pris

Tilmelding senest søndag 15 juni. Gebyr kr 250 pr båd + 300 kr + voksen + 125 kr på barn. Heri inkluderet havnepenge, morgenmad og festmenu samt andel af almindelige stævneomkostninger. Betales ved ankomst til stævnet.

Tilmelding til sommerstævnet i Assens 3. til 6. juli

Vi kommer

Bådens navn:

Type/klasse:

Længde:

Bredde:

Sejl nr./mærke:

Hjemsted:

Ejer:

Adresse:

Post nr./by:

Telefon dag:

Aften:

Antal voksne:

Antal børn under 16 år:

Vi vil gerne have båden bedømt

Vi deltager i kapsejladsen

Evt. NNL mål:

Vi vil gerne have båden målt efter NNL:

Medsend gerne måleskema: www.defaele.dk/foreningen/nnl.htm

Spørgsmål til NNL: Jørgen C. Heidemann Tlf. 6615 0402

Bindende tilmelding senest d. 15. Juni til:

DFÆL

Ove Juhl

Udbyvej 37

4780 Stege

Tlf. 5538 8631

e-mail post@oju.dk

På hjemmesiden kan man se hvilke både der er tilmeldt.



Klinker og værk

Jeg har en del kobberklinker med skiver i størrelserne, 2,7 X 38 og 4 X 70, med tilhørende skiver 5/16« og 7/16«. Fabrikat NKT, samt en balle værk i nøgler, til kalfatring.

Jeg forestiller mig en pris på 90 kr. pr kg., det er ca. halv pris.

Tlf. 98481595.
Jørn Søndergaard
jskis@mail.dk

Hvad gemte den gamle pæl?

En måge fandt et egnet hul
til rede på en pæl.
Der lagde den et par grønne æg
og tænkte det var vel.
Men uro jagede mågen væk
så unger kom der ej,
men sejlerfolket undrer sig
- nu mågen glæder dig!



Lisbeth, -Viffert-
Limfjorden 2007



Molich ketch sælges

Molich ketch, årg. 1958, 36 fod, 5 sovepladser, motor Volvo Penta 28 hk diesel, Ketch tegnet af Poul Molich, bygget af Kaj Christensen, Ulstrup bådbyggeri (Børresen) til Lloyds specifikationer under tilsyn af Sparkmann & Stephens. Meget smuk one-off havsejler. Fuldplanket mahogny på eg. Gedigen båd i god stand. Helt ny sejlgarderobe og meget udstyr. Se mere på <http://molichketchsuzette.blogspot.com>. Prisantydning 460.000,-

Kontakt Michael Holde, tlf 4919 0121

Bådoplysninger

Evt. bådnr. _____

Bådnavn _____

Ex. navne: _____

Bådtype: _____

Bådebygger/byggested: _____

Byggeår: _____

Konstruktør: _____

Træsorter: _____

Længde: _____

Bredde: _____

Dybgang _____

Displacement: _____

Sejlbåde:

Rigtype: _____

Sejlareal: _____

Sejlmærke: _____

Ex. Sejlmærker: _____

Motorbåde

Motor: _____

Både motor- og sejlbåde

Hjemhavn: _____

Sejlkлуб: _____

Indsend gerne en kopi

Bemærkninger: *Brug evt. nyt papir*

Evt. medlemsnr. _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr. og by: _____

Telefon nr.: _____

Email: _____

Sendes til:
DFÆL
 c/o. Ove Juhl
 Udbyvej 37
 4780 Stege
 Email: register@defael.dk
Medsend gerne foto og bådens papirer evt. digitalt eller i kopi

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

B

 **POST**
PP DANMARK

Kongelig søsætning

Da Ovi Ovi skulle søsættes efter 10 års arbejdsindsats, var hkh Prins Henrik med til at kaste glans over festlighederne. Prins Henrik er protektor for Københavns Amatør Sejlkub, K.A.S.

Prinsen sejler her ud på en æresrunde, hvorefter mange KAS-medlemmer fik lejlighed til at prøve en fuldblodssejlbåd.

Erik Skovgaard Jensen, som har været ankermand på projektet er med og sør til, at alt går forveatligt til.

