



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 97 september 2008



**Sommerstævnet i Assens – en stor oplevelse
Trille gennemrenoveret »med søsters hånd«
Hjælp, båden skal skiftes**

Nr. 97, september 2008

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

Ansvarshavende redaktør

Stig Ekblom

Tryk

Svendborg Tryk

Layout

Gorm Boa

Annoncer

Simon Bordal Hansen,
22981674, eller
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

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
Øksenbjergvej 25
5700 Svendborg
6222 3950, vifri@svendborgmail.dk

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

Foreningens sekretariat

Medlemskab, standere m.m.
Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.t.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

»Ø-havet«, Sydfyn

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

»Kjøbenhavnske træsejlere«

Niels Laursen
laursenniels@gmail.com

Fjordsejlerne

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

Forsidefoto:

I første sejlads ved sommerstævnet gik Bernt Kiær, med spidsgatteren "Pan" først over målstregen, og han fik dermed mulighed for at tage dette pragtfulde målfoto af de næste fire både, der passerede næsten samtidigt. Yderst til højre ses målarkryssaren "Carita" der udover at vinde årets Harpunlog havde en vis tendens til at være en af de første over målstregen, uanset at de større kuttere startede fem minutter efter første start. Til venstre ses 30 m² spidsgatter "Ibi", der både vandt sit løb fik en plakette for god bevaring.

Assens – masser af sol og sang

Formand Ove Juhls beretning fra sommerstævnet i billeder



Det blev et herligt sommerstævne med masser af sol, og i alt blev vi næsten 40 både



Hver aften tændte vi op i grillen og hyggede os. Mens solen gik ned over Lillebælt, blev der bagt pandekager og sunget fællessange, akkompagneret af vores egne spillemænd på harmonika og violin

Vejret til kapsejladsen var perfekt, og vi fik 2 ½ gode sejladser. Den halve var fra dommerbåden og ind i havnen. Det var et flot syn at se de mange både komme i havn for sejl, og samtidig med kunne vi nyde harmonikaspillet fra Can III.

På vores hjemmeside, www.defaele.dk, kan der findes link til TV 2 Fyns indslag om sommerstævnet.

Fotos fra stævnet kan ses på hjemmesiden. Det er alle deltagerens fotos, der blev samlet sammen på selve stævnet. Du kan også købe en CD med alle fotos for 50 kr. ved henvendelse til post@oju.dk, eller du kan ringe til Ove Juel på tlf. 5538 8631.

fortsættes



Festmiddagen blev afholdt i Assens Sejlklub – tak for den lækre mad.

Under middagen blev præmierne uddelt til følgende både:

Harpunloggen gik til "Carita", Mälar 30.

Skruen fik "Trille", Motorsnekke.

Plaketterne for god bevaring fik:

"Svea", Nordisk Krydser.

"Ibi", 30m² Spidsgatter.

"Fønix", 15 m² Kutter.

"Vidar", Spidsgatter.



Den stolte og rørte modtager af årets harpunlog, Curt Sørensen holdt – efter at han havde kommet sig over overraskelsen – en fin lille takketale.

Harpunlog-vinderen "Carita" i fredsommeligt firspring på banen



Herefter var der musik, fællessang og dans til vore egne spillemænd – og hygge til langt ud på natten.

Søndag formiddag var det igen tid til at sige farvel, men inden standeren blev taget ned, skulle præmierne fra kap-sejladsen uddeles.

Tak for i år, vi ses i Stege til næste år.

Ove Juel



Bestyrelsen havde i år også valgt at give en anerkendelse til en båd, der ikke var tilmeldt vurderingen, det blev "Neptun", 55 m² Spidsgatter

Årets top-fotomodel var den yndige lille 15 m² kutter "Fønix", der som den kendte fugl på forunderligste vis er genopstået (læs eventyret på side 25).

Her ses den spinkle og hurtige båd på kollisionskurs med nordisk krydser "Svea", der ligesom "Fønix" fik plakette for god bevaring.





1 Intet undgik undersøgelseskomiteens
årvågne blikke. Vurderingsfolkene i
aktion!

2 Der blev grinet godt i skægget, mens det
føg med saftige historier ved bordene

3 Aftensol og gang i grillen

4 Intet under at "Can" sejler stærkt – den
blæsebælg trækker jo falsk luft til!

5 Der blev flittigt byttet løgnehistorier
mellem bådene

6 Så er sejlene sat – lille "Fønix" haster
efter "Joane"

7 Grillen glødede ligesom solen, når den
blev sunget ned af deltagerne

Stævnekapsejlads Assens 2008

Der var i år tilmeldt 21 til den traditionelle stævnekapsejlads – en enkelt fik desværre problemer med at nå frem, så vi blev 20 både på banen.

Der blev i en jævn VNV-vind sejlet to gange på en kort op-ned bane ud for marinaen, så sejladsen kunne følges på afstand fra land. Tillige blev der luftfotograferet fra helikopter – billeder kan for kr. 312,50 pr. 13x18 billede erhverves fra Airfoto Helicopters ApS www.airfoto.dk

Selv fik jeg lejlighed til at ibrugtage et nyt resultatprogram, jeg lavede 2006 til Dageløkkestævnet, men ikke fik brug for. Det har mulighed for præmietidsudregning efter både ”tid-på-distance” og ”tid-på-tid” princippet. Sidstnævnte blev valgt, idet der hermed ikke er behov for at opmåle banelængde præcist eller vurdere krydstillæg, og resultatet varierer kun i meget lille grad afhængigt af, om vindstyrken er korrekt vurderet. Tillige er det indrettet sådan, at det automatisk udregner sømiletider svarende til den aktuelle vindstyrke, så man ikke behøver at foretage en masse tabelopslag.

For de specielt interesserede: ud fra NNL-tal og vindstyrke n (Beaufort) kan sømiletiden SMT i de fra gammel tid opstillede tabeller gengives meget nøjagtigt ved udtrykket:

$$\text{SMT} = \frac{\div 10 \times n^3 + 165 \times n^2 \div 765 \times n + 1984}{\left(\frac{\text{NNL}}{2,5}\right)^{\frac{n}{10}}}$$

Der er tillige mulighed for at udregne banelængder og krydstillæg ud fra givne mærkepositioner og vindretninger, men denne facilitet blev ikke aktuel i år.

Det samlede resultat blev gjort op efter lavpoint-systemet, d.v.s i hver sejlads antal point = placering i løbet.

I tilfælde af pointlighed skulle resultatet i sidste sejlads være afgørende – det blev det i ikke mindre end tre af løbene.

De resulterende placeringer ses af skemaet på næste side, idet der var præmier til både med placering i romertal.

Pokal for hurtigste spidsgatter (samlet præmietid i begge løb) gik til 30 m² ”Ibi” af Svendborg.

Særlig præmie for hurtigste båd overalt gik til 15 m² Slaaby-Larsen kutter ”Fønix” af Middelfart.

Odense, 23 juli 2008, Jørgen Heidemann



Begge de to 30 m² M.S.J. Hansen-spidsgattere fra 1933, ”Vidar”(øverst) og ”Ibi” modtog plaketterne for god bevaring. Som om det ikke var nok, brillerede ”Ibi” også på kapsejladsbanen og vandt førstepladsen i sit løb.



Resultatliste

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr.	NNL	Sejltid 1. sejlads	Præmietid 1. sejlads	Sejltid 2. sejlads	Præmietid 2. sejlads	Point I alt	Place- ring
1. løb									
Pan	Spidsgatter	R 13	5,7	00:43:10	00:49:44	00:47:01	00:54:10	5	II
Ibi	30 m ² Klasespg	S 30 DEN 7	4,9	00:43:49	00:47:31	00:48:30	00:52:36	2	I
Saga	38 m ² Klasespg	S 38 D 21	5,3	00:43:51	00:49:04	00:55:55	01:02:35	6	3
Passat	Springer	V 6	5,2	01:02:08	01:09:01	i.s.		11	5
Susan	30 m ² Spidsgatter	S 38 D 21	4,7	00:55:42	00:59:25	00:57:28	01:01:18	7	4
2. løb									
Mo Cuishle	Kutter		5,1	00:54:20	00:59:53	01:02:50	01:09:15	3	2
Nina Swell	Swell 26' kystkrydser	O.S. 31	5,1	00:55:40	01:01:21	00:56:50	01:02:38	3	I
Ellida	Kragejolle		4,6	01:10:40	01:14:44	i.s.		7	3
3. løb									
Fønix	15 m ² Slaaby-Larsen kutter	15	4,0	00:44:40	00:44:40	00:49:17	00:49:17	1	I
4. løb									
Scherzo	Nordisk Folkebåd	F DEN 506	4,5	00:47:48	00:50:06	00:55:19	00:57:59	3	I
Kuling	Nordisk Folkebåd	F D 486	4,5	00:44:58	00:47:08	00:56:54	00:59:39	3	2
Luna	Nordisk Folkebåd	D 754	4,4	00:52:47	00:54:50	01:01:47	01:04:11	6	3
5. løb									
Carita	Mäler 30	57	6,5	00:38:40	00:46:57	00:43:45	00:53:08	2	I
Savage Rose	Mälar 25	M25 D40	5,6	i.s.		i.s.			i.s.
6. løb									
Giga	Kutter	ingen	6,5	00:44:43	00:54:18	00:49:54	01:00:36	2	I
Glory	7mR ketch	S 33	7,8	00:47:55	01:02:35	00:58:50	01:16:51	4	2
7. løb									
Joane	Nordisk Krydser	NK D 3	6,1	00:38:47	00:45:55	00:48:45	00:57:43	4	2
Can III	Nordisk Krydser	NK D4	6,1	00:38:45	00:45:53	00:47:00	00:55:39	2	I
Svea	Nordisk Krydser	NK D 18	6,0	00:45:00	00:52:55	00:51:26	01:00:29	6	3
8. løb									
Frigg	Spidsgatter	142	6,1	00:45:13	00:53:32	00:54:12	01:04:10	3	I
Neptun	55 m ² Spidsgatter	55 D 3	6,1	00:45:01	00:53:18	00:55:00	01:05:07	3	2

Nye medlemmer:

Aurora Husky
Asbjørn Larsen
Myrehøjvej 3
4593 Eskebjerg

Lauget for Briands bevarelse
Co: Horsens Yachtværft
Gl. Havn 3
8700 Horsens

Mo Cuishle Kutter
Jon Lading
Blæsbjerggade 11. 2
6000 Kolding

Fønix 15 m² Slåby-Larsen Kutter
Lillebælt Smakkelaug
Havnegade 98,
5500 Middelfart

Marlene Spidsgatter
John Ibby
Sankelmarksvej 2
4760 Vordingborg

Trille Motorsnekke
Anne Reinhart Hansen
Middelfartvej 78 1. Th
5200 Odense V

Nautic Spidsgatter
Hans J. Nielsen
Herlufsvej 10, 4700 Næstved

Axel Spidsgatter
Jørgen Larsen
Thoravej 18 st. tv.
2400 København NV

Maj Swell – Blue Peter
Hans Frost
Rørholmsvej 3
Høsterkøb
2970 Hørsholm

Frigg Kystkrydser
Carl Mangor
Søgårdsvej 12
5700 Svendborg

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



Mary er til salg...



Familien kan ikke længere udnytte hendes kapacitet som havgående tur-sejler

26' Lynæs dæksbåd,
bygget i 1975 af Tom Jeppesen, eg på eg.
Jagtrigget med gaffelstorsejl, fok og klyver på løs bom
(som let hales ind før havnemanøvrer)
samt topsejl på rå (bornholmer topsejl).
Længde: 7,92, Bredde: 3,05, Dybgang: 1,10.
Skibs- og bådekonsulent John Kristensenskriver i april
om Mary: *Fartøjet er i en for typen/alder
særdeles velholdt stand overalt.*
Teakdæk. Hvide ruftage. Karme og rufsider af eg,
ligesom skvætbordet. Fribord er sortmalet. Alle
rundholter blanke.

Stort og praktisk, men gammelt, cockpittelt – godt at
ha' på en regnvejrsdag.

Stort, velbeskyttet cockpit med fuld "liggelængde".

Kahytsbordet kan let flyttes og bruges i cockpittet.

Indrettet med hyggeligt kobberkomfur og vask samt to
køjer/bænke i hovedlukaf, 2 køjer i forlukaf.

SP VHF-radio og AP GPS-navigator.

Motor: 24HK Buch fra 1989, velpasset og godt kø-
rende.

Se også båden i Fartøjsoversigten på: www.TS-skib.dk

Ny Pris: kr. 149.000,-

Ved hurtigt salg er dette til forhandling.

Claus Malta Nielsen, tlf: 47383334, mobil: 29251206,
E-mail: d296651@dadlnet.dk

Svendborg Classic 2008



Fra Jørgen Heidemann, FD 506
"Scherzo", der selv deltog, har vi fået en
kort beretning om arrangementet:

Årets stævne blev afholdt i dagene 7.-9. august. Der var 51
tilmeldte deltagere, hvoraf de fleste var med på kapsejladss-
banen. Der var ingen tilmeldte motorbåde i år.

"Sophus Weber Race" bestod af to gange trekantbane

på Lunkebugten, og de to hjemsejladser blev brugt som
serie for sig selv som en slags distancesejlad. De mange
ankommende både fra kapsejladserne var et flot skue inde
fra kysten og fra havneområdet ved Frederiksoen.

Sejladsen fredag blev sejlet i jævn til frisk vind, men
den særdeles friske vind lørdag afholdt en del fra at del-
tage, så de nøjedes med fredagens sejladser.

Du kan se fotos og resultater af sejladserne på nettet på
<http://www.classicregatta.dk>

Fra vort støttemedlem, Finn Nielsen, Løgstør Bådebyggeri,
har vi modtaget følgende debatindlæg:

Værfter eller værnecentre?

I en forsamling som det seminar, vi deltog i den 5. marts, vil der altid være nogle, som er skarpe i debatten og hurtige til at fange en pointe. Andre må have lidt mere tid til at finde essensen i de argumenter og påstande, der krydser lokalet, og når ikke at komme til orde – personligt hører jeg nok til sidstnævnte gruppe. Men efter lidt overvejelse mener jeg nok, at der kom så væsentlige ting på bordet, at det må have et par kommentarer med på vejen.

Tilrettelæggelsen af seminaret var professionel. Man fornemmede straks, at der bag arrangementet stod folk, som var vant til at håndtere en forsamling på 100 mennesker. Oplægsholderne kunne deres kram, med flot billedmateriale osv., og det hele begyndte – og sluttede – til tiden.

Men i oplægget til seminaret lå en konflikt. Godt nok nævnes i det udsendte materiale flere mulige udgaver af maritime kompetencecentre, men den generelle opfattelse blandt deltagerne var, at det handlede om etablering af to restaureringsværfter med tilhørende forsknings- og dokumentations-afdeling, i stil med de norske værnecentre. Altså en klar konkurrent til bestående privatejede værfter.

Der blev fremlagt to argumenter for oprettelsen af værnecentre:

1 Skibsbevaringsfonden mener, at det er ved at være svært at finde værfter, som er i stand til at reparere og vedligeholde de gamle skibe efter traditionelle metoder.



2 Fonden nævner, at skibene forfalder hurtigere, end vedligeholdelse og istandsættelse kan følge med til.

Til argument 1:

Det er tankevækkende, at de selvsamme værfter, som i sin tid byggede de fartøjer der nu står foran en restaurering, ikke skulle være i stand til at udføre opgaven. Det er jo ikke værnecentre eller lignende tiltag, der er årsagen til, at vi i dag kan glæde os over en række fartøjer, hvis alder overstiger den forventede levetid med flere hundrede procent – det skyldes derimod den gode danske skibstømmer, ansat ved et traditionelt værft. Og spørger man værfterne direkte, så mener de sig fuldt ud i stand til at påtage sig de restaureringsopgaver, som er aktuelle – til gengæld kunne samarbejdet med Skibsbevaringsfon-

dens konsulenter i nogle tilfælde godt være mål for forbedringer. Man efterlyser især en øget forståelse for værfternes behov for at kunne tilrettelægge et projektforsløb på en rationel måde, ud fra indarbejdede rutiner.

Et punkt, som har været genstand for megen diskussion, er nutidens brug af moderne elværktøj ved restaureringsopgaver. Men i håndværkerens øjne er der ikke nogen forskel på nutidens skibstømmer, der står med en elhøvl eller en overfræser, og en tidligere tids skibstømmer med en økse eller et stemmejern i hånden. Begge arbejder de ud fra samme tankegang, nemlig at finde det bedste værktøj og den bedste metode til løsning af en given opgave ud fra de foreliggende muligheder. Hvis der endelig er en forskel på de to, må det være den, at nutidens skibstømmer har meget mere værktøj

at vælge imellem – han har nemlig også både øksen og stemmejernet liggende, og forstår at bruge begge dele.

Nutidens håndværker stiller sig gerne uforstående, når der ved restaureringsarbejder ønskes brugt "originalt" værktøj. Han ved, at han med sit nutidige værktøj kan løse den foreliggende opgave i den ønskede kvalitet, med et tidsforbrug som nogenlunde kan forudberegnes. At bruge fortidens værktøj føles som at arbejde bagud, som en slags museumsaktivitet – for håndværkeren føles det kun naturligt at arbejde fremad.

Til argument 2:

Det handler om manglende vedligeholdelse. Årsagen må søges hos skibsejerne i manglende økonomi og viden. Hvordan oprettelsen af værnecentre kan være en nødvendighed for at imødegå disse problemer, er svært at se. Der tilbydes allerede nu kurser i vedligeholdelse på Løgstør Bådebyggeri, og tilsvarende aktiviteter kunne uden videre afvikles i andre dele af landet. Og hvad skibsejernes økonomi angår, kan denne vel kun forbedres gennem tilskud til restaurerings- og vedligeholdelsesarbejdet.



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Apropos økonomi har der ikke været nævnt noget beløb i forbindelse med oprettelsen af værnecentre i Danmark, men et realistisk bud kunne nok ligge i området mellem 20 og 50 millioner kroner for to centre. Hvis disse penge i stedet blev brugt som tilskud til restaureringer, kunne ganske mange fartøjer få udført tiltrængte arbejder ved de eksisterende værfter.

Lad mig runde af med 3 forslag:

1 Tag initiativ til et møde mellem de interesserede værfter og Skibsbevaringsfondens konsulenter og bestyrelse. Emnet kan være optimering af samarbejdet, procedurer vedrørende arbejdstilrettelæggelse og afdækning af kompetencer.

2 Opret et digitalt center for indsamling og formidling af viden, tilgængeligt for alle interesserede. Dette kan bruges enten direkte af de enkelte håndværkere og skibsejere, eller som videnbase ved tilrettelæggelse af kurser og lignende.

3 Brug de danske værfter og bådebyggerier til såvel konkret rådgivning som praktiske opgaver. De sidder inde med ekspertisen, opbygget gennem flere tusinde år og til rådighed for både nuværende og kommende generationer. Vidnesbyrdet herom sejler rundt i danske farvande hver sommer, bygget, vedligeholdt og istandsat af den danske skibstømmer, så solidt og omhyggeligt, at skibene i flere tilfælde når en alder af mere end 100 år.

Finn Nielsen

Løgstør Bådebyggeri

Tlf. 98 67 18 85

E-mail: info@baadebygningsskurser.dk

Dette indlæg er udarbejdet i samråd med:

Finn Henriksen, Sjællands Odde Bådeværft

Frank Steinbeck, Havnsø Bådeværft

Kåre Madsen, Hvide Sande Skibs- og Bådebyggeri

Maria Heebøll, Årøsund Bådebyggeri og Bedding



Kystkrydser sælges

Olle Enderlein konstruktion –
Byggeår 1960 – Maghony på eg
Smukt håndværk – særdeles
velholdt

Motor 1997 18HK 2 cyl.
Lombardini diesel
Nyt storsejl med lazypack 2007
Rullegenua 1999
Skydekappe 1999
Sprayhood 1999
Cockpittelt 1999
Læsejl 1999
Pantry med flaskegas
Nyt søtoilet 2006

Selvstyrer til GPS
GPS navigator
Ekkolod
Aut. lænsepumpe
VHF
Stativ

Kan købes for DKK 137.500
Kontakt: Ulrik Bay-Schmith,
56574841

TRILLEs redningsmand, Anne Reinhart Hansen, i krydsild

af Stig Ekblom

Lige ved starten af ”vores stævnebro” i Assens lå en fin lille motorsnekke, som mange stoppede op ved. Selv blev jeg så glædeligt mindet om min barndoms dage på gamle Kastrup Havn, hvor der lå en del meget lignende både. Efter kapsejladsen lørdag fandt jeg anledning til at interviewe ejeren Anne om hendes projekt med motorbåden ”Trille”. Jeg vidste ikke på det tidspunkt, at bestyrelsen havde besluttet at tildele hende ”Skruen” for god bevaring, men det gjorde ikke snakken dårligere.

Du er kun 27 år – og oven i købet kvinde – så hvad får dig til at kaste dig ud i sådan et projekt?

Jeg har altid haft lyst til at have gammel træbåd. Faktisk har jeg kigget efter en gammel fiskekutter, men så stod den der gamle båd bare her nede på havnen og sygnede hen. Jeg købte den for motorens pris, og har brugt for 10.000 kr. materialer på den – og jeg fik hjælp til at sætte den i stand af min far. Far har lagt mange timer i, men det er min hovedindsats. Det er først og fremmest mit eget projekt.

Er din far håndværker?

Nej han er landmand, men så kan man også alt. Vi har hevet hele dækket af og skiftet det, og i det øverste bord har vi skåret råddent træ bort og limet lus i. Og sat nye skvatlister på og ny fenderliste, som vi har dampbøjet. (Anne griner lidt skamfuldt og siger at hun har limet med epoxy – men interviewerens agiterer ivrigt for at det sandelig ikke er noget at skamme sig over, det er bedste af det bedste, og i øvrigt et endnu ældre materiale end hendes båd)

*Anne i den pyntelige kahyt –
med billede af skoleskibet på skottet.*





Også nede om læ er al gammel lak og maling skrabet af, alt slebet, lakeret og malet til den rene idyl. – Et hestearbejde af format

Hvorfor lige sådan en båd?

Jeg vil gerne have den som mit lille projekt, vil også gerne skifte køjerne, så den ligner mere den originale. Jeg interesserer mig for gamle ting, og den charme der er ved dem. Og det skal være af træ, for jeg har plasticallergi, jeg har ikke noget af plastic derhjemme – men åh, der er for resten en plasticspand i båden! Jeg har valgt en motorbåd, fordi jeg ikke er rigtig klar til ansvaret med sejl og alt det der.

Hvad siger dine venner og veninder til det her projekt?

Ja, mine venner finder da min hobby helt vildt mærkelig – og jeg har ikke været meget i byen i det sidste års tid, for jeg har ligget og rodet med en gammel træbåd. Jeg har ikke været så meget ude og sejle endnu, men jeg har da haft en enkelt veninde med ude på en lille tur

Fortsættes





*”Trille af Frem” ligger
først for, fiks og færdig og
til almen beundring – og
mangen en sludder*

*Tror du der kommer flere unge til – som vil rode med gamle
træbåde?*

Næææj - jeg tror ikke der er så mange unge, der oplever
at sejle, og får interessen ved det.

Hvor har du selv interessen for at sejle fra?

Mine forældre har haft en sejlbad i 8 år – en plasticbad
altså – og så har jeg været jeg ude og sejle med skoleskibet
”Danmark” i et halvt år. Nej, eller rettere i 5 måneder og så
en måned på værkstedskole, hvor jeg lærte at svejse og file,
blandt andet.

*Har det fået dig til at blive håndværksuddannet – eller er du i
gang med det?*

Nej, efter skoleskibet har jeg boet i Skotland og siden været
handicaphjælper, men nu læser jeg til socialpædagog i
Odense, hvor ”Trille” også skal flyttes til. Der er den også
blevet bygget engang i 1956, så den kommer jo faktisk
hjem nu.



*Anne modtager ”Skruen” – og se farmands stolte blik ved
hæderstegnet*

Læs mere om projektet på næste side: Oles beretning om
hans møde med ”Trille”, Anne og hendes far.

GRÅ HÅR – heldigvis suppleret med ungdom

I Assens Marina er der en plads for langtidsparkerede både, dvs. både der er til salg eller på anden vis ikke kommer i vandet.

På pladsen stod en lille motorsnekke og så mere og mere trist ud. Den var til salg, og af og til kom der nogen og så på den, men de var kun interesserede i motoren.

I foråret 2007 begyndte der at ske noget med den lille båd. En ung dame skrabede og skruede på båden, ikke kun en enkelt dag, nej hun kom sørne igen dag efter dag. Somme tider var der også en mand der hjalp. Vist nok hendes far. Til sidst var jeg så nysgerrig at jeg måtte vide om de havde købt båden, og om det var deres mening at den skulle ud at sejle? Joh, fortalte manden som hed Ulrik og ganske rigtigt var far til Anne, der havde købt båden. Joh, det var Annes mening, at hun ville have båden til Odense, hvor hun bor. Hun kunne få plads i en lille havn der, ikke

så langt fra sin bopæl, men det var nemmere at stå i Assens og klargøre den, så kunne far også hjælpe til.

Det var noget af et projekt, de var gået i gang med. Ikke alle planker var på plads, og den var så utæt, at regnvandet løb lige igennem. Både far og datter havde godt håndelag, så dag for dag skred arbejdet fremad. Eftersom jeg selv var meget på pladsen i den tid, blev jeg af og til spurgt til råds, da de opdagede, at jeg er træmand og interesseret i gamle træbåde.

Skroget blev ordnet og tætnet, der blev lagt nyt dæk i, og hele molevitten fik maling og lak. Jeg er meget imponeret af deres arbejde.

Og så kom den store dag da "Trille" skulle søsættes. Den tog næsten ikke vand ind og motoren startede efter få forsøg trods det, at den havde stået stille i flere år.

Jeg gav Anne et blad fra DFÆL og fortalte lidt om klub-



Fribordet måtte helt i bund, og der skulle luses mange steder i de øverste bord



Dækket blev hevet af og udskiftet – og belagt med glasfiber

ben og om sommerstævnet. Hun var interesseret og ville deltage.

Da der kun var få uger til DFÆL's sommerstævne i Assens fik båden lov at blive liggende. Som den eneste motorbåd deltog den i stævnet. Annes far og mor deltog i stævnet som hjælpere (de har selv båd – af glasfiber – men det kan der jo laves om på), og fik sig en stor oplevelse.

Alt håb er ikke ude. Der er stadig helt unge mennesker der interesserer sig for vores gamle træbåde.

Ole "Duen" Assens

PS. "Trille" modtog Skruen for god bevaring. Anne syntes ikke selv at båden var så flot, som den blev omtalt, men da hun fik sejlet den til Odense, og den kom på plads i sin nye havn, blev hun alligevel stolt af sit arbejde, for den er betydeligt flottere end flere andre motorbåde der.



*Et barsk smil under barske forhold – nok lidt hårdt ind imellem.
Der har ikke rigtigt været tid til at gå i byen det sidste år*

Spilerbom bortgives

4 meter spilerbom i træ, firkantet/kvadratisk profil, kan afhentes gratis.

Svend Aage Iversen

Fuglemosevej 19, 2970 Hørsholm 4586 7330

skarven@post11.tele.dk



Spidsgatter, 24 fod, sælges

Bygget af Carstensen, Korsør, 1941.

Petter diesel motor, 12 hk, renoveret i 2006.

Overdelen er fra dæksbordet og opefter fornyet på Thurø Værft i 1977 som forsinkingsskade.

Glasfiber på ruftag og dæk.

Kahyt opdelt i 2, der er 4 sovepladser.

Mast af Oregon Pine.

Storsejl, dobbelte forstag, 3 fokkesejl.

2 ankre, VHF radio - meget udstyr medfølger.

Båden har været oppe hvert år, og naglerne er udskiftet med rustfri stål nagler.

Ligger nymalet og sejlklar.

Prisforslag 40.000,- kr. eller kom med et bud!

Kontakt: Mogens Pedersen, 98253164.

Peti sælges

Liebhaverbåd for den som elsker en klassisk mahog ni sejlbåd. Er du på udkik efter en båd, som både kan sejle og som er en rigtig god familiebåd - så er den her. Båden sejler virkelig godt - har bla. vundet sine løb de sidste 3 år ved Classic Regatta i Svendborg. Der er en sejlgarderobe bestående af storsejl, fok, genua1, genua2, stormfok, spiler samt en helt ubrugt (evt. rulle) genua (110%) endnu uden løjter.

Båden er meget velholdt, og er i de seneste to sæsoner blevet gennemrenoveret. Scandæk, rufsider er nyopbyggede og fribordet er skrabet i bund og lakeret op igen og fremtræder i perfekt stand - ruftag er ligeledes nymalet. Der medfølger Garmin76 gps, kompas og håndholdt log. Om læ er der nye hynder med brandhæmmende skum og vaskebart stof. Der er installeret en fleksibel ferskvandstank. Båden har ligeledes 2 år gammel sprayhood med en på-lynebar cockpittelt med ståhøjde på samme alder.

Prisidé: 137.000,- kr.

Henvendelse til enten Tor Beltov
24248384 eller Martin Stockholm
40105789.



Om at skifte båd

Her følger en beretning om de mange mulige og umulige beslutninger og overvejelser, som følger med at sælge sin gamle båd og anskaffe en ny. Og en beskrivelse af, hvordan den nye båd så viste sig at performe

I

Allerede tidligt sidste efterår stod det klart, at vores gamle båd ikke kunne mere. Den var blevet for farlig at sejle med. Vi havde, som trofaste læsere af DFÆL bladet vil vide, forsøgt at sejle den hjem til Kerteminde, og det havde tæret svært på dens sidste kræfter. Det var deprimerende lidt, den efterhånden kunne tåle.

En sen oktobereftermiddag sad Ida og jeg derfor på havnen og blev enige om at give den dødsstødet. Vores tredje bådmakker blev underrettet pr. SMS, og dermed var den store beslutning truffet.

Nu fulgte der en urolig tid med gode tilbud fra nær og fjern: halvpå i en velrestaureret kutter eller gratis lån af en kragejolle uden motor. Den sidste rejste vi afsted og kiggede på, men stemningen faldt for hvert forsøg på at holde modet oppe. Sandheden var, at vi ikke havde nogen båd og

Huggeprøve der siger en del om trækvaliteten visse steder i "Amanda"



Tekst: Kahytten i "Passat" viste sig at give rigelig plads til betjening af diverse musikinstrumenter

måske ikke ville være i stand til at anskaffe en.

En kombination af held og durkdreven langmodighed vendte dog stemningen ved juletid. En god ven, Jørgen Heidemann fra DFÆLs bestyrelse, gjorde os opmærksomme på en særlig slags spidsgatter, en "springer" (hvad var nu det??), hvorefter der lå et eksemplar i en garage udenfor Fåborg. Samtidig blev jeg ringet op af en sejlerbekendt, Heidi Jørgensen, som ønskede at skifte bådelaug, og så tegnede der sig et billede.

4. januar blev det nye bådelaug stiftet, vi var nu fem, da vores gode, trofaste gast Thomas Hansen også skrev sig som fuldgældigt medlem, og der blev over adskillige retter,



Gamle "Amanda" FD 88 i Vordingborg Sydhavn

herunder muslingesuppe og oste, udformet et rudimentært skrift, vi kunne enes om.

Allerede dagen efter, 5. januar, kørte vi i slut og sne til Sydfyn for at bese denne ”springer”.

Besigtigelsen gled over i en række weekender, hvor Passat, som den hed, blev forårsklargjort, et nemt arbejde, da den trods to års ophold på land var i tip top stand. Selvfølgelig var der mange løse ender, hvad nu hvis fx motoren ikke ville virke, øh, hvordan så lige få en safe tur til Kbh. senere?? Og hvad med køjepladser? Stille og roligt faldt alt dog på plads og kulminerede i den endelige prøvetur og overtagelse.

Der var imidlertid et helt andet problem, der gnavede: hvad med den gamle båd? Verdens smukkeste folkebåd med et skrog som smeltet smør. Den burde hugges op. Man kunne ikke med sin ansvarlighed i behold sælge den og derefter læse om drukneulykken i Køge Bugt, når nye naive ejere stak til havs. Og nogen forstandig sejler ville næppe købe den.

Dette dilemma førte til en sær rundspørge. Fordi et af træbåds miljøets tabuer var oppe: gyserordet OPHUGNING. Det var simpelthen umuligt at indhente oplysninger om dette spørgsmål. Jeg tilbød en god ven og renoveringsfreak at pelse hele molevitten, men han kunne ikke nænne at skære i den.

Ja, vi lader det lige stå et øjeblik: stor, stærk, moden mand med års erfaringer indenfor træbåde kommer med denne rørstrømske bemærkning. Jeg troede, at en båd skulle lide en værdig, om end praktisk død, men hans bedste forslag var at sejle ud og sænke den. Meget romantisk, men også ret urealistisk og egentlig noget svineri.

Jeg traf kun én enkelt person som turde tale frit om dette prekære emne, og sikkert kun fordi han havde tabt en net sum penge på fejkøb af en båd, der var limet sammen i 70'erne, og derfor rådnet op indefra.

Nå, tiden gik, vi cementerede fællesskabet i det nye bådelaug ved vore mange rejser til det sydfynske, men vraget fra fortiden lå der stadig.

Den blev sat til salg først til den ene pris så til den anden, men det eneste vi fik henvendelser på, var vores langbenede påhængsmotor, der skulle følge med. Her kunne man være kommet med en fordomsfuld bemærkning om

mænds fiksering på de langbenede modeller, men vi iler straks videre. Det var nemlig ved at blive lunere i vejret, og så begynder køberne at dukke op. Også køberne til håbløst utætte, bundcharmerende små træsejlbåde i fjerne sydhavnske egne...

Båden endte hos en islandsk tømrer med hænderne skruet rigtigt på. Han var egentlig kun dukket op for, om muligt, at sikre sig rig og mast, da han var i besiddelse af Evert Taube's gamle folkebåd, som trængte til at blive rigget op. Men da han så den skønne Amanda, valgte han at overtage hele båden. Det var selvfølgelig en usigelig lettelse for os, og spørgsmålet om ophugning blev hurtigt glemt.

II

Hvad var det så, vi havde købt?

Allerede det at købe en båd, som står på land er en vanskelig beslutning. Den ser så underligt uformelig ud, fornemmelsen mangler. En erfaren bådsmand, som besøgte den, sagde dog straks: den sejler godt, den har et godt slip.

Der var noget i beslutningen, som helt fra starten virkede rigtigt, men man går alligevel så underligt rundt om sig selv.

Mod slutningen af marts var vi færdige med at male og lakere, og den gamle ejer, som har været hjælpsomheden selv under hele processen, påtog sig at bundsmøre.

En vognmand var bestilt, og vupti kørte den brede mås afsted, op og ned gik det gennem de fynske alper under høj



sol, som var båden allerede ude at sejle. I al hast blev der rigget op, det har vi lidt under siden, rig aldrig hurtigt op på en ny båd, det vil drille uendeligt, men man kan ikke la' vær'.

Motor i gang, ud og ind af havn, et utal af nye og gamle ejere og hjælpere ombord.

Sælgeren havde tidligere fået en dårlig oplevelse ved at blive snydt af købere, der kun på skrømt havde slået til, og ønskede sig noget sikkerhed fra os. Vi var, på den anden side, hårdhudede i vort krav om at se skroget arbejde i søen, før vi sagde endeligt ja.

Det viste sig at være helt uproblematisk. Den noget stivere konstruktion med både spant og svøb samt bådens gode stand gjorde pumpen arbejdslos. Vi var glade, og bortførte nu nyanskaffelsen til vort midlertidige paradis, Falsled Havn, hvorfra weekendturene kunne gå.

Men suk – næppe har man fået strikket en weekend sammen, fyldt bilen med glade sejlere og fourageret i landejevsboderne, før man må gå i masten. Strutvantene var for slække fra den hurtige oprigning, og således forsvandt en halv dags vidunderlig sejlsads (der var nemlig kø ved mastekranen).

Det lykkedes dog at få et par gode weekender, og båden begyndte langsomt at afsløre sig. Den kunne sejle bidevind! Båden har godt af det, er et af mine valgsprog, når



Letvejssejlsads under træffet i Assens



noget måske virker en anelse surt for os tobenede. Det lykkedes os på nogle kryds ind gennem Helnæs Bugt at få dypet begge lønninger grundigt, og båden havde godt af det. Og den sejlede og sejlede, fuldstændig balstyrisk hurtigt i forhold til sin buttethed og sværvægt.

En anden tur startede med indeblæsning og surt vejr, men endte med opankring under Illum Ø, hvor der blev fundet strandmalurt til uundværlige kryddersnapse og hængt ud, blege kroppe badende, iført undertøj og wicklers, helt uforberedte på den pludselige sommer.

Snart gik turen til Assens og DFÆL stævne med lidt sejlsads omkring Årø for mere afprøvning. Vi havde fx skåret nyt storskøde i, da det andet var for kort til plat læns, som denne skipper bl.a. dyrker, og flere detaljer blev udredt.

En meget, meget hjælpsom "Onkel Tom" fra Svendborg gik i masten og fiksede skinnen til storsejlet, den havde vrikket sig løs (igen: oprigningen). Uden en velfungerende skinne – nul sejlsads.

Så kunne sejlsadsen og sommerferien starte for alvor. Gode gaster ankom fra København og vi satte kursen mod Genner Bugt sammen med tre frække folkebåde, der har det med at dukke op, hvor vi er. Nu viste Passat endnu et glimrende træk: vi skulle over Lillebælt på den uheldige kurs: vinden lige i næsen. Midt ude, lige som vi skulle til at sætte et ben ind af mod Sønderjylland, stod det hele i ét.



"Passat" stejler ivrigt for at komme af sted - ud i søerne

Cockpittet er lidt højere placeret end på folkebåden, og med klosalet storsejl kunne en kraftig byge godt gøre cockpittet til et usikkert sted at være, man kan, hvis man er uheldig, trille ud. En anelse slæk på storskødet, og båden hyggede sig bare i søen. Ida måtte selvfølgelig holde den til, og vi havde rebet på forhånd, men bådens stabilitet var bevist.

En båd, der har stået indendørs i to år og derefter oplevet en varm, tør forsommer, har et meget utæt dæk, måtte vi konstatere. Vi blev i hvert fald et underholdende indslag på det skønne Kalvø, da fire mennesker ufortrødent gav sig til at tømme en hel båd. Jeg har personligt aldrig oplevet så vådt et forskib, men efter flere dage med ting ud og ind af båden mellem hver byge, begyndte det at blive tæt, og dækket drypper nu kun ved sædvanligvis svage punkter, dvs. i kanten af ruffene og lidt diverse.

Efter at have gjort Als og Sønderborg, startede vi i det sydfynske med Lyø og gik videre til Drejø, hvor vi blæste inde et par dage. Det er jo ren idyl med de øer, og vi havde varmet op hjemmefra med "Rylen-DVD", hvor der sejles i Achton Friis' kølvand i den navnkundige bæltbåd "Rylen".

Men al den skønne idyl, kirkebesøg og observerede fugle er mindre interessant i denne sammenhæng.

Vi begyndte at have tjek på havnemanøvrerne, men anede nok problemer i hård vind. Heldigvis var gasterne vågne nok til klamre sig til nogle pæle, da vi anløb Drejø Havn. Vinden var virkelig frisk, og hvis båden var kommet i drift, kunne vi næppe have drejet den rundt for motor, da vi råder over et ret beskedent antal hk, måske bådens største svaghed. Til gengæld starter motoren i første hug, altid. Og jeg har haft lejlighed til (ikke altid lige ønskværdigt) at skulle ændre fra frem til bak og tilbage i ret korte tidsintervaller, hvilket fremkalder et gammelt traume: den kan sætte ud midt i manøvreren. Men der er den helt cool. Godt så.

Om mandagen oprandt den egentlige hjemtur, og vi hentede en frisk gast i Lundeborg. Vi gik ham i møde, da han på pilgrimsvis tog den på gåben fra busstoppet fire kilometer væk, og det med fuld oppakning. Ja, hvad gør man ikke for at komme ud at sejle.

Næste dag fik han virkelig valuta for indsatsen. Der stod en ret frisk vestenvind, og med tungen lige i munden gik vi over mod Langeland. Derefter to meget lange ben med læns for at undgå en kraftig bomning ude på Storebælt. Der stod bælt sø, og der var ikke mange lystsejlere i sigte. I ly af Omø fik vi lidt frokost, og fortsatte derefter til paradiset Bisserup, hvor vi selvfølgelig straks gik en alt for lang aftentur, og så en hel FLOK regnsøver, men det er, som sagt, en anden historie.

Videre gik det mod Vordingborg. Igen en dag med god gang i den, det føltes ind imellem som om vi fløj afsted. Vi havde ellers rigget til med reb i stor'en og stormfok. Jeg troede også, at det gik lidt langsomt, sådan en 4,5 stykker, men loggens giver kører sommetider ud af vandet pga. krængning, og vi sejlede substantielt meget hurtigere, end den viste. Vestbøjen ved Knudshoved var passeret efter en times tid.

Fortsættes →



"Passat" på plat læns – skipperens ypperligste yndlingssejls

grundstødning. Boatschen vendte som en mis, og dermed var endnu en vigtig egenskab afsløret: det er simpelthen rart med en båd der kan vende uden anvendelse af forsejl.

Nyord var stedet, hvor skipper fik vindkuller og blev vrissen, men pludselig blev det helt vindstille for første gang i en uge. Det varede cirka et kvarter, men lige nok til at man kunne begynde at forestille sig, at man kunne blive menneske igen.

Og så fortsatte vi, og fortsatte, og nu ligger båden i Sundby her i København, men vi har stadig

ikke helt forstået, at den er vores. Til det kræves der vist, at den opfører sig helt vildt irriterende, og det har vi til gode...

Eva Noer Kondrup

Det skal nævnes, at vi under turen gennem det sydfynske var begyndt at tabe både løsøre og også fastmonterede dele. Bådshagen var hoppet ud af sine øjer på hækstaget og en ellers vellykket MOB manøvre kunne ikke redde den. Under en nødvendig bomning foran Ærøfærgeren, var vindindex inkl. lanterneglas blevet sendt ud på den blå hylde, og nu var vi ved at miste forlugen, da to hængsler var brudt sammen. Mange mennesker på en båd, det slider mere end en solosejler som den tidligere ejer.

Hjælp! hvor den sejlede, og vakse folk måtte arbejde hårdt for at få fikseret den forluge.

Gennem Storstrømmen gik det, og debutantgasten fik lov at sidde ved roret. Den stod på tre drilske vendinger, i de to første var der plads nok til gode vendinger, men vinden var svag nok til, at der kunne bommes. I den tredje, ved sydkysten før Ulvsundbroen var der ingen plads, og vinden havde pludselig frisket betragteligt. Der skulle stagvendes, men fokken havde midlertidigt forkludret sig, ikke noget dramatisk, stormfokkens ringe størrelse gjorde blot skødet en anelse for kort, så det i et upåagtet øjeblik kunne forvikle sig med modparten. Men kunne boatschen vende kvikt nok uden forsejl? Hvis ikke, var der dømt



Idyllisk pølefortøjning sammen med en af de frække folkebåde, Jørgen Heidemanns "Scherzo"

Den Grimme Ælling.

(En forvansket udgave af et gammelt eventyr)

Der var engang for mange år siden en mand, der byggede en båd. Den sejlede i mange år og oplevede sikkert mange sjove sejladser, men, til sidst blev den træt og endte som et meget udslidt skrog på havnen i Marstal. Efter nogle års glemsel blev den så foræret til Lillebæltværftet.

På værftet stod den nogen tid og gemte sig forsagt i et mørkt hjørne indtil nogle beslutsomme håndværkere slæbte den ud i lyset og så begyndte eventyret.

Maj 2005



Der blev savet, hamret og limet, så det var en fornøjelse og langsomt dukkede der noget frem, som lignede en kommende skønhed.



Den gamle rustne køl fik også nyt liv, godt hjulpet af den dygtige smed.



Marts 2006



Januar 2007

Hundredvis af smådele blev formet med sav og høvl, lakeret og sat sammen til noget, som langsomt forvandler vraget til et skib.



Mange forskellige værktøjer blev anvendt.



Marts 2007



Nogle fittings fra ællingetiden blev anvendt igen, hjulpet på vej af den gamle smed, andre blev tryllet frem på værftets antikke drejebænk.



Januar 2008. Ællingen er stadig i reden, men er snart parat til at rejse ud i den store verden.





Endelig, ud af
det mørke
værksted og
se, solen skin-
ner!



Den gamle oldermænd har sat sig til
skrivepulten for at digte en hyldestta-
le, og en dejlig sommerdag i juni 2008
stiller han sig op ved beddingen og hol-
der talen.



En anden af de gråskæggede hånd-
værkere kaster den traditionelle
pøsfuld saltvand over stævnen og
døber båden "FØNIX".



Efter en lang køretur
ned af beddingen ende-
lig i sit rette element
som en smuk hvid

Svane.



*Kaj Skytte.
Lillebæltværftet.*



Bådoplysninger

Evt. båndnr.

Bådnavn:

Ex. navne:

Bådtype:

Bådebyggeri/byggested:

Byggeår:

Konstruktør:

Træsarter:

Længde:

Bredde:

Dybgang:

Displacement:

Sejlbåde:

Rigtype:

Sejlareal:

Sejlmærke:

Ex. Sejlmærker:

Motorbåde

Motor:

Både motor- og sejlbåde

Hjemhavn:

Sejklub:

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@defaele.dk

Medsend gerne foto og bådens papirer evt. digitalt eller i kopi

Kalenderen

Åben båd:

Søndag den 16. November 2008
Bergliot, BB11 og Modesty, Motorbåd, København.

Farvandsvæsenet Korsør 31. Januar 2009.

Generalforsamling Marts 2009 (datoen i næste blad).

Bådudstilling Fredericia 23. – 25. Februar og 2. – 4. Marts 2009.

Sommerstævne 9. Til 12. Juli 2009 i Stege.

Sommerstævne 2010 Svendborg.

Sommerstævne 2011 Odense.

Åben Båd

Søndag den 16. November kl. 1400 er der åben båd på Bergliot, en BB11 og motorbåden Modesty, begge både er ejet af Anja Kiersgaard & Anders Rugaard.

Adressen er Tømmerupvej 280, Amager.

Bådene ligger i hal lidt omme bag ved, til venstre rundt om stuehuset.

Det vi skal kigge på er Bergliot - BB11 i fin stand men med almindelig vedligeholdelses-kadence.

Og Modesty – dobbeltruffet motorkrydser i mahogni, hvor der i år er planer om en del arbejder, bla. at få fribordet tætnet og tætnet omkring ruftagene. Og så var der i forkahytten svamp i et krydsfinér-skot, som har "smittet" en dæksbjælke, som har "smittet" dæksplanker (mahogni-stave), rufsider og hvad den ellers har været i berøring med.

Wind Hansen 32 havkrydser

Wind Hansen mahogni 32 fod one off havkrydser.
Båden er bygget af berømte Knud Olsen i Bandholm i 1962 af Tabasco Mahogni, blanklakeret. Teakdæk og -dørk.

Længde: 9,7 m Bredde: 2,5 m Dybgang: 1,82 m

Tonnage: Over 5 BT

Motor Albin Kadet benzin 9 hk.

Instrumenter: Kompas, log, ekkolod, GPS, VHF-radio og selvstyrer

Sejl: Storsejl, krydsfok, Genua I og II

Cockpit: Kaleche, bompresenning, cockpitbord

Båden er i løbende vedligeholdt og i meget fin stand..

Båden kan ses i Langelinie lystbådehavn

Prisidé: 145.000 kr

Henvendelse telefon: 2225 3637



Anja & Anders kan også vise en agterkahyt, hvor der HAR været svamp og hvor de har skrælet alt ud og genopbygget det på en anden og mere luftig måde.

Medbring gerne kaffen.

FRV

Farvandsvæsenet Korsør

Den 31. januar har Jørgen Royal Petersen, der er leder af Farvandsvæsenets Driftscenter i Korsør, lovet at vise dette frem og fortælle lidt om Farvandsvæsenet, vi skal bl.a. se, hvordan de mange sømærker, vi sejler forbi om sommeren, bliver vedligeholdt. Er vi heldige at et af Farvandsvæsenet skibe ligge inde, vil der også blive mulighed for at kigge på et af dem.

Læs mere om tid og sted i næste nummer af bladet.

Lillebæltsværftet.

Vi blev på sommermødet opfordret til at lave Åben Båd på Lillebæltsværftet.

Det er sat i værk, men også her må vi vente til næste nummer af bladet for at høre mere om tid og sted.

Dansk historisk Skibsregister

Skibsbevaringsfonden har nu udgivet Dansk historisk Skibsregister på internettet, det kan ses på www.skibsbevaringsfonden.dk/

Senere vil registret også udkomme i bogform.

Det er dejligt, at der nu er kommet et register på internettet for Ældre Erhvervsfartøjer, ligesom vi nu har haft i mange år for Lystfartøjerne.

Sommerstævne 2009 Stege 9. - 12. Juli 2009.

Sæt allerede nu kryds i kalenderen og kom til sommerstævne i Stege 9. - 12. Juli 2009.

Vi har før været i Stege, det var i 1983, dengang var det et rekordstævne med 90 deltagende både og pragtfuldt vejr, så mange bliver vi nok ikke denne gang.

Bådudstilling

DFÆL deltager igen i år på bådudstillingen i Fredericia 23. - 25. februar og 2. - 4. marts 2009, hvor tidligere formand Knud Isager har igen lovet at stå for udstillingen sammen

med Gunnar Kristensen og Jørgen Heidemann.

Er der nogen, der har lyst til at hjælpe til med at bygge standen op og passe den en dag eller to, vil Knud meget gerne høre fra jer på tlf. 75816051 eller email: knud@isager.dk.

Farvel til Simon



Simon Hansen fik ved generalforsamlingen i foråret Pullerten til låns, fordi han har gjort en betydelig indsats for foreningen

Når i sidder med dette blad i hånden, er der måske nogle, der har bemærket, at vi har skiftet redaktør, den nye redaktør er Stig Ekblom, i ved, ham der spillede harmonika ved sommerstævnet i Assens, stort velkommen til Stig.

Jeg vil godt sige en stor tak til Simon for det kæmpe arbejde, han har ydet med at lave blade i de senere år, vi kan vel alle være enige om, at bladet har fået et løft i Simons tid, bl.a. kan nævnes det ny format, og at bladet har fået farver, vi kommer heldigvis ikke til at undvære Simons artikler, han har lovet af og til stadig at skrive til bladet.

Ove Juhl

Simon sagde "Saxon" farvel og goddag til "Spray"



Simon B. Hansen, vores nu afgangede redaktør for DFÆL-bladet, har solgt sin fuldstændigt renoverede kutter "Saxon" og har i stedet købt vores nys udnævnte æresmedlem Helge Møllers hæderkronede gamle kragejolle "Spray". Når det nu skulle være, kunne Helge vist ikke vælge en bedre arvtager til båden.

Til venstre: "Spray" på vej op på lastvognen, der skal fragte den fra Svendborg til dens nye hjemhavn på Oro i Isefjorden.

Det er tungt at sige farvel til sin båd gennem mere end 50 år. Helge ved roret sammen med den nye ejer Simon (tv) og Tom Andersen som hjælper.

