



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 98 november 2008



Kjøbenhavnske Træsejlere kan noget med it
Sundbåden genfødes

Nr. 98, november 2008

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

Ansvarshavende redaktør

Stig Ekblom
sekbloom@ruc.dk tlf. 4675 7070
eller 2625 1917

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

Brushjergvej 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 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
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:

Starten er gået for en af Kjøbenhavnske Træsejleres kapsejladser på Sundet.

Arrangementer:

Farvandsvæsenet Korsør

Den 31. januar kl. 13.00 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 Farvandsvæsenets skibe ligger inde, vil der også blive mulighed for at kigge på et af dem.

Vi skal selv medbringe brød til kaffen.

Adressen er:

Søbatteriet 2

4220 Korsør

Sommerstævne 2009

Finder sted i Stege 9. – 12. juli 2009.

Sejlklubben Møn glæder sig til at se os og vil være behjælpelige med årets sommerstævne.

Bøgestrømmen og de mange øer i Smålandsfarvandet er altid et besøg værd, så husk at sætte kryds i kalenderen.

Bådudstilling

Forberedelserne til bådudstillingen i Fredericia er godt i gang og vi håber mange medlemmer vil finde vej og få en sludder om det, der interesserer os allermost – nemlig vore både.

Vor tidligere formand, Knud Isager, har igen lovet at stå for udstillingen sammen med Gunnar Kristensen og Jørgen Heidemann. I sidste nr. af bladet havde der indsnegget sig et par forkerte datoer, de rigtige er 27. februar – 1. marts og 6. – 8. marts 2009.

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.

Generalforsamling

Generalforsamling i år bliver den 14. februar i Svendborg

Vi har fået en anmodning om optagelse af LA-Krydseren i registret, i bestyrelsen har vi ikke umiddelbart ment, at vi bare kan optage denne, så det bliver et af punkterne på den kommende generalforsamling.

Et andet punkt bliver en eventuel udvidelse af foreningen:

På sidste generalforsamling lovede bestyrelsen at komme med et udspil til at udvide gruppen af både, der kan optages i registret. Et af forslagene er, at vi skulle lave en gruppe for ældre glasfiberbåde. Det skal ikke være usagt, at vi i bestyrelsen er delte på dette punkt, men vi er enige om, at de nuværende optagelsesbetingelser skal præciseres. Vi vil meget gerne høre jeres meninger om, hvorvidt vi skal udvide foreningen med både bygget af glasfiber. Så skriv til bladet og mød op til generalforsamlingen og vær med til at præge foreningen på dette afgørende punkt.

Åben båd i Middelfart 2009

Det fynske "Åben båd"-arrangement bliver i år et "Åbent værft"

Vi mødes hos Lillebæltsværftet, Havnegade 98, 5500 Middelfart, lørdag 8. marts kl 13:00

Det ligger i forlængelse af Middelfart Havn i retning imod den gamle Lillebæltsbro.

Vi husker stedet fra vort sommerstævne i 2002 som villige værter, der husede os til sommermødet og festmidagen. Og fra sommerstævnet i Assens i år husker vi værftets utroligt flot rekonstruerede 15 m² Slaaby-Larsen kutter "

I kan se mere om værftet på hjemmesiden <http://www.lillebaeltvaerftet.dk/>

Når vi har set, hvad der er at vise frem, samles vi som vanligt til medbragt the/kaffe og kager samt bådesnak.
...vi ses til februar!

JHe

Sundbåden "KAMMA"

Nogle unge sejlere fra sejlklubben SUNDET i København henvendte sig i 1937 til ingeniør Reimers, idet de ønskede en lille moderne kutter. Den skulle ligge under Dragen i Pris, have kahyt og være letsejlende også i svage vinde, under 5 m/s.

Resultatet blev Sundbåden med en længde på 8,65 m. overalt, 5.80 m. i vandlinien, største bredde 1.87 m., dybgående 1,15 m. og med en jernkøl på 650 kg. Der er god sideplads i kahytten, og der er plads til at fire kan sove om bord, men bedst er det kun at have 2 køjepladser om bagbord og en om styrbord samt et skab. Riggen er moderne, og de sidste erfaringer på sejlteknikens område er bragt i anvendelse.

Endelig kan det siges, at det er en ualmindelig lineskøn båd.

I København, Nakskov, Svendborg m. fl. findes nu disse både, og det er en båd der sikkert vil arbejde sig frem, fordi den i så høj grad giver det, den unge sejler i dag ønsker sig.

Sådan skrev Arnold Jensen om Sundbåden i Vikingen nr. 4 1939.

Jeg mødte Sundbåden på Tåsinge, hvor den stod til salg for kr. 20.000 i år 2000, året efter stod den til kr. 10.000, og jeg henvendte mig. Det viste sig at det var to unge, der nærmest havde arvet den, de ville beklæde skroget med glasfiber, dækket var allerede belagt, de havde fået lavet en preseningshal, men den var forsvundet for dem under orkanen i 1999, og de havde opgivet. De ville godt sælge for kr. 7.500, og jeg slog til. Da jeg kom for at afregne, havde deres mor udfærdiget en slutseddel på kr. 6.500 købt som beset og til snarlig afhentning.

En udfordring

Min svigersøn havde kort forinden overtaget Fønix Beholderfabrik, og han stillede den gamle stålhal til rådighed. Den var forsynet med en 5 tons kran, som straks blev brugt



til at skrælle glasfiberen af dækket. Da fiberen var væk åbenbares nogle voldsomme svampeangreb, nogle dæksbjælker var helt væk, kølsvinet var brækket, og udhænget agter kunne flyttes en halv meter til hver side

Jeg blev klar over, at der stod en omfattende restaurering foran, så jeg fjernede ruf og kahyt samt de gamle krydsfinerplader på dækket.

Jeg gik i gang med at udskifte bundstokke. De var ikke rådne, men flækket på grund af galvaniserede bolte, og fik fikseret agter udhænget, så båden kunne løftes af kølen og



kølsvinet udskiftes, og her kommer min ven bådebygger Arne Wahl ind i billedet, idet han både har et savværk samt store mængder lagret egetræ. Det er ikke nemt at skaffe det rigtige træ i vore dage. Det blev nødvendigt at skifte det underste og øverste bord, det øverste på grund af de mange kobberstifter der var brugt til det oprindelige sejldugsdæk.

Nu blev alle nådder fræsset op til 6 mm og der blev limet lærketræslister i med system West lim.

Nu lavede jeg ny rorbrønd og nye rorbeslag i rustfrit stål. Der blev udskiftet 4 svøb i asketræ, senere er der ud-



skiftet 12 i cockpit i facongroet eg, nu blev skroget malet og båden blev flyttet til et nedlagt autoværksted, som min svigersøn også ejede.

Her var der bedre forhold, og det kunne varmes op, så det var muligt at lime vinterdage. Så gik jeg i gang med apteringen. Fruen havde ønske om pantry samt toilet, så der måtte tænkes. Men det lykkedes til sidst.

For at opnå siddehøjde blev rufsiderne 5 cm højere end de originale, det skyldtes blandt andet. at afstanden mellem køjesiderne ved dørken blev så stor, at en sko nr. 43 kunne være der.

I stedet for det gamle oprindelige sejldugsdæk lagde Arne og jeg et massiv teaktræsdek samt ruftag og efter 4 år var Sundbåden nu KAMMA klar til søsætning.

Tilbage i det rette element

En dag sidst i juli 2005 i styrtende regn kom det store øjeblik, KAMMA kom i sit rette element efter mange år på land. Hun havde fået et par store vindridser, mens vi ventede på vognmand, så der kom temmelig meget vand ind, så hun blev pakket med savsmuld, nu blev hun så tæt at masten kunne monteres. Efter en kort prøvetur blev hun lagt på plads, som billedet viser.

Jens Chr. Pedersen

*Nogle af faserne i Kammas
genfødsel.*

Nye medlemmer:

Støttemedlem

Preben Glud
Skibbroen 29, 1
6760 Ribe

Mäler 30 Yrsa

Nis Peter Lorentzen
251 Dragon Villas
Shun Yi District
Beijing 101300
China

Snikke Malusi

Birger Bredkjær Pedersen
Kong Chr. Alle 11
9900 Frederikshavn



Ea 38 m² Spidsgatter

Erik Thomsen
Ryesgade 54 3. th
2100 København Ø

Mortorbåd Sesam

Anders Kofoed og Karim Haider
Sortedam Dosseringen 1B. 5
200 København N

Nyt fra foreningen:

I den sidste nye ansøgning om støtte fra Kulturministeriet har Skibsbevaringsfonden nu nævnt behovet for støtte til lystfartøjers bevaring. Her er et udpluk fra ansøgningen:
”I Fondens Visions- og Strategiplan er påpeget nødvendigheden af, at der også gøres en indsats for lystfartøjerne, som er en ligeværdig del af Danmarks sejlene kulturarv.

Således er formanden for Dansk forening for ældre lystfartøjer nu inviteret med som observatør til Skibsbevaringsfondens bestyrelsesmøder. Det er her besluttet, at der igangsættes et udredningsarbejde, der tager sigte på at klarlægge de økonomiske behov for støtte til lystfartøjerne. Udgifterne hertil er med sikkerhed ikke så store som til brugsfartøjerne, men uanset beløbets størrelse, er det ikke muligt at denne fartøjsgruppe dækkes ind af Skibsbevaringsfondens i forvejen vigende budgetter.”

Skal vi have glasfiberbåde i DFÆL?

Redaktionen har modtaget følgende debatindlæg fra formanden:

Som nævnt andetsteds i bladet, vil bestyrelsen komme med et oplæg til revision af hvilke både, der kan optages i foreningens register. Jeg synes det fint, at vi taler om at udvide foreningen, det er med til at gøre den levende, men når dette er sagt, skal der ikke herske nogen tvivl om, hvad jeg mener:

Foreningen er for ældre lystfartøjer bygget af massivt træ!

Og ikke for ældre lystfartøjer støbt i glasfiber!
Det ville ellers være dejligt at få glasfiberbådene med i foreningen, jeg ved ikke hvor mange både, der er i denne gruppe, men en hurtig tur på havnen og mindst halvdelen af fartøjerne er over 25 år og enten er i denne gruppe eller vil komme det inden for få år, sikken et potentiale for foreningen, men hvad med træbådene...

Nej lad os holde os til det, der var foreningens grundlag, da den blev oprettet, en forening for lystfartøjer bygget af træ efter tegninger fra før tresserne, jeg synes netop vore stævner skal afspejle en havn med både af denne type, som lå i havnene dengang: Spidsgattere, Kuttere Platgattere og Motorbåde bygget af træ.

Selvfølgelig skal der være plads til andre fartøjer også,

men de skal ikke skille sig ud fra det, der er foreningens målgruppe i dag.

Vores forening skal arbejde for at bevare alle fartøjer bygget af træ, også dem der falder udenfor vores målgruppe og som ikke er medlemmer, kun derigennem kan vi bevare vore fartøjer og sikre, at der i fremtiden er de resurser, der er nødvendige samt de bådebyggere, der skal til for at bevare dem.

Der er ingen tvivl om, at der er ved at blive et behov for en forening for ældre lystfartøjer bygget af glasfiber og her er det kun naturligt, at vi hjælper til og samarbejder, men bliver vi en del af denne gruppe, vil vore fartøjer hurtigt forsvinde i mængden, og der vil snart blive behov for igen at oprette en forening på samme grundlag som vores nuværende. Vi skal kæmpe for at bevare vores forening og ikke lytte til pessimisterne, der siger at foreningen stille og roligt vil dø, efterhånden som fartøjerne forgår.

Ove Juhl

Helsingørjollen Lille Fri sælges



Lille Fri er en Helsingørjolle bygget i begyndelsen af 1960erne. Jollen sejler rigtig godt og er i almindelig brugsstand. Bruger de gamle bomuldssejl fra Freytag Sejl, 1964, som står godt. Båden har ingen motor, men er nem at ro. Fremragende båd til dagture i lokalområdet. Sælges billigt fordi jeg har fået en anden træbåd, der kræver opmærksomhed.

Helsingørjollen er tegnet af Utzon i 1946, og var tænkt som Aalborgjollens afløser. Den har udvendig blykøl og er reelt en lille kølbåd. Kan nemt tages op på bådtrailer (1.000 kg) – det gør jeg selv i vores lokale havn.

Pris 5.000,-
Kontakt: Simon Bordal, 22981674 eller mail post@simonhansen.d

Mahognijolle fra 1964



Egentlig blev vi bådejere fordi vores børn gerne ville ud at sejle på Furesøen, som ligger i nærheden af vores hus. Vi søgte efter en plastjolle, som vi kunne smide i vandet, når lysten til en sejltur meldte sig. At der skulle gå fire år, før børnene skulle få deres ønske opfyldt, var ikke en del af planen...

Under vores søgen faldt vi over en gammel ma-



hognijolle i Sørup Havn ved Esrum Sø. Ejeren mente, at der var tale om en Hornbækjolle, mens den lokale bådebygger mener, at den kommer fra en bådebygger på Ærø.

Vi syntes at båden havde charme og potentiale til at blive en flot båd og købte den med det samme. Båden er bygget i mahogni, med køl og spant i eg og samlet med kobbernitter. Ejeren fortalte, at båden var klargjort året før, selv om det ikke fremgik tydeligt.

Båden var udstyret med dam i eg, som var sømmet fast. Vi ved ikke, om den var original. Placeringen var ikke god, når man skulle ro båden. Hullerne i dammen var desuden proppet ud. Vi valgte at fjerne dammen og erstatte med et par ekstra bundstokke

Istandsættelsen har ellers omfattet nedslibning til rå træ inde og ude og ny dørk i teak (vi fandt træet hos en møbelproducent). Nogle af svøbene (eg) er knækkede, men



bådebyggeren vurderede, at det blot var af kosmetisk betydning. Derfor har vi ikke gjort noget ved dem. Båden er efterfølgende blevet lakeret og malet.

Efter fire år på land blev jollen søsat igen i september 2008. Vi havde drøftet, hvordan vi skulle redde den fra druknedøden, men til vores overraskelse tog den kun en smule vand ind og efter en uge på søen, er den ved at være helt tæt.

Jacob Buhl Jensen

PS! Det er ikke fordi arbejdet var kompliceret, at det tog fire år, men en tilbygning til huset og andre gøremål forlængede istandsættelsen betragteligt. At båden overhovedet blev færdig, skyldes i høj grad, at jeg fik ”lokket” min far med på en halopart!

Ingen tror vel at livet som træbådsejer kun er en dans på roser. Mange af os har smerteligt erkendt de problemer, der kan ramme især en nybagt træsejler. Her følger nu første del af Peter Jacobsens beretning om hvor galt han kom afsted i opfyldelsen af sine hede drømme om den dejlige træbåd

Min bedste sommer og værste "efterår"



I foråret 2004 købte jeg en 38 m² Berg spidsgatter. Båden var nylakeret og nymalet og klar til søsætning og så virkelig godt ud. Det var ren forelskelse ved første øjekast. Prisen syntes overkommelig, og efter lidt fodarbejde i banken blev jeg så den stolte ejer af et rigtigt sejlskib. Min gamle drøm gik endelig i opfyldelse.

Båden skulle forsikres og i den forbindelse krævede et forsikringsselskab en synsrapport. En sagkyndig gennemså båden og af synsrapporten fremgår, at det var en båd i virkelig fin stand og forsikringen var på plads.

Båden blev søsat – bådpladsen medfulgte og var betalt for dette år. Min kæreste Inga og jeg klargjorde båden og sejlede på vores første "langtur". En tur fra Bønnerup til Anholt og retur.

Hvad Inga ikke vidste var, at jeg aldrig havde sejlet med sejl før. Jeg havde for år tilbage sejlet lidt rundt i en motorbåd – men igen, hvor svært kunne det at sejle en sejlbåd egentligt være, hvis man bare brugte sin sunde fornuft og godt sømandskab? Og jo, jeg vidste hele tiden, at jeg skulle lære båden at kende.

Vi sejlede ud fra Bønnerup midt på formiddagen i en let brise med kurs mod Anholt. Kursen var plottet ind på både kort og Navigator. Vi sejlede stille og roligt ud af havnen for motor og satte så sejl. Hvilken ro der så sænkede sig over båden er ubeskrivelig. Der blev fuldstændigt ro. Bølgenes bryden, mågers skrig og suset fra seglene var det eneste at høre. Så helt ubeskriveligt dejligt. Det måtte nydes med en Kings og en Tuborg. En fornemmelse af ren lykke, som kun blev større, da der kort efter blev serveret de lækreste håndmadder til kaptajnen, selv om det begyndte at regne.

Om det var Tuborg'en eller håndmadderne der senere tvang mig på toilettet skal være usagt, men Inga skulle for første gang styre en båd. Efter grundig instruktion med retning efter navigator og vindindikator, gik jeg under dæk. Sikke et arbejde med regntøj redningsvest osv. men jeg fik mig endeligt kilet ned på potten mellem mast og skot. Mens jeg sad der, fik jeg en fornemmelse af, at vi bommede. Jeg fik igen kilet mig ud af skottets og mastens greb og kom op til styrmanden, som stolt kunne bekendtgøre, at vi snart var i land på Anholt. Det jeg så, var Gre-naas fabriksskorstene og ikke fyret på Anholt – så kursen

blev straks lagt om igen.

Som eftermiddagen gik, blæste det mere og mere op, men vinden var god og havnen i syne.

Med en vind på 15 m/sek. og 1½ meter høje bølger skulle jeg tage sejl ned for første gang.

Jeg startede motoren, slog skruen til og instruerede Inga endnu engang til at holde båden op imod vinden. Det vippede en smule og flere gange måtte jeg have Inga til at korrigere kursen, mens jeg baksede med at hale fokken ned og nødtørftigt surre den fast til søgelænderet.

Tilbage ved masten for at stryge storsejlet aftalte vi, at bagbord og styrbord hed venstre og højre i Ingas terminologi og ikke nok med det gik det op for mig, at hun altid drejede modsat. Hun styrede båd som man styrer en bil. Jeg skulle derfor sige, om roret skulle lægges til venstre eller højre, så vi ikke tørnede modsat. Det var lidt forvirrende for mig, men trods dette drejede vi atter rundt. Jeg ville tilbage til roret for at få båden op i vinden igen. På vej tilbage kom bommen som lyn fra en klar himmel og ramte mig hårdt i brystet. Instinktivt greb jeg med armene under bommen og det næste jeg opfattede var, at jeg hang ud over skibssiden med søgelænderet i knæhaserne. Om det var fordi vi stadig tørnede rundt, det lykkedes mig at få fodfæste og få bommen mast ind over skibssiden og på plads i bøjlen over ruffet igen, er jeg ikke klar over, men mine kræfter var ved at være brugt op. Jeg fik skødet strammet op – agterliget var revet af bommen og blæste rundt om mast og rigning.

Storsejlet blev bjærget med vinden ind fra agten med mine sidste kræfter og lå ud over hele ruffet. Vel tilbage i cockpittet overtog jeg rorpinden. Nu trængte jeg til en smøg, men købecigaretterne var sluppet op. Inga tilbød at rulle en til mig. Først da hun satte sig på dørken opdagede jeg, at hun var kridhvid i hovedet og rystede på hænderne. Hun var bange, men fik alligevel rullet en hæderlig cigaret til mig. Således sejlede vi ind i Anholt Havn. Inga smed fortrossen i land og den var ikke mere end lige gjort fast før end hun meddelte, at "jeg går op og køber smøger". Således traskede hun af sted i røjsere, regntøj og stadig iført redningsvest mens jeg fortøjede færdig, fik pakket sejlene til side og fanget agterliget som stadig blæste rundt i vinden. Inga vendte tilbage efter en ½ times tid med en pakke

Kings og 6 dåseøl. Vi satte os ned, røg og delte et par tiltrængte øl, mens vi diskuterede eftermiddagens hændelser. Først her måtte jeg gå til bekendelse, at det var min første sejlsads som skipper på en sejlbad. Det blev sent inden vi fik lavet mad og efterfølgende meget trætte krøb til køjs.

Vi havde 3 dejlige dage på Anholt. Den formiddag vi gjorde parat til afsejling sporede jeg atter en hvis nervøsitet hos ”besætningen”. Inga skulle jo igen passe roret 2 gange den dag.

At sætte sejl viste sig som en smal sag, da det kun luftede en lille smule. Værre skulle det vise sig senere på dagen at få dem rebet igen. Vi havde en stille og rolig sejlsads hjemover, indtil sidst på eftermiddagen, da det igen begyndte at blæse kraftigt op. Bønnerups vindmøller blev efterhånden større og større, og det var på tide at starte motoren op. Med den 1. styrmand skulle sejlene være rebet inden vi gik i havn, det vidste jeg trods alt. Det var også

her, jeg sandede, at jeg skulle nå at hive faldet ned, idet vi passerede vindøjet, mens vi som sædvanligt cirklede rundt. Det lykkedes fint begge gange og bommen havde jeg fået stor respekt for.

Vel inde på pladsen mellem pælene blev det atter tid til en sen gang aftensmad. Efter en god middag ombord deltog vi nogle timer i Bønnerups Havnefest. Næste formiddag blev vi ringet op af bekymret familie, der havde hørt i nyhederne, at der var sunket et gammelt træskib mellem Anholt og Grenaa og lige ville sikre sig, at det ikke var os, der var forlist. Det viste sig at være Marta der stod på bunden af Kattegat.

Dernæst sejlede vi i ferien en tur fra Bønnerup til Grenaa. Min søn Mark på 22 tog turen med. Det var første gang han skulle ud at sejle med os. Inga var glad, for nu havde hun fået en 1. styrmand. Det var fint vejr. Stille og roligt gik det mod Grenaa. Der blev fisket lidt undervejs når ekkoloddet viste fisk, dog uden at fange noget som



Den eneste sommer som kaptajn – alt var endnu lykke

helst. Det begyndte at regne og blæse op til over 12 m/sek. da vi rundede Fornæs. Jeg gik uden om Kalkgrunden for at runde den sydom. Her får vi vinden ind tværs om styrbord. Jeg slækker måske ikke nok på skødet med det resultat, at båden krænger voldsomt. Inga var gået under dæk og jeg kunne se, hun sad og strikkede. Strikkepindene blev helt selvlýsende, da hun opdagede at vandlinien stod op til midten af vinduerne i ruffet. Jeg fik båden op i vinden, startede motoren og Mark overtog roret. Sejlene blev strøget og vi tøffede roligt i havn.

Lystbådehavnen var proppet og det var svært at finde plads. Inde imellem broerne skal jeg vende båden. Det lykkes ikke første gang, og jeg ser tilskuerne dukke op fra deres både for at se på. Jeg prøver til igen, men vinden er på tværs og mine små 10 hk. fra den ellers så pålidelige Marstal for få. For første gang udstøder jeg måske højlydt ordre til sønnen om at tage fra, fordi jeg ikke kan få dette langkølede skrummel vendt rundt. ”Du gør det da ellers rigtigt nok” lyder det anerkendende fra en af tilskuerne. Da vinden er for hård, opgiver jeg at vende hende og bakker ud. En person på et kæmpe lystfartøj nikker til mig, måske fordi jeg ikke ridsede hans flere mill. kr. dyre plastikjolle med bovpropel. Vi fattede om, og maste os ind mellem pælene ved de små fritidsjoller. Vel fortøjet mente jeg, det var tid til endnu en sen gang aftensmad. Dansk hakkebøf med bløde løg og hvide kartofler. Nej tak, sagde Mark – jeg ta’r hjem. ”Men Mark, der er ikke noget i køleskabet hjemme” udbrød jeg. ”Jeg kan spise rugbrød - det her var ikke specielt sjovt” var svaret, og væk var han. Igen sen middag, et par glas rødvin og så til køjs. Senere har vi talt om turen, men Mark er stadig overbevist om, at jeg ville dupere ham. Han var bange tror jeg, og vi har ikke siden omtalt hændelsen. Jeg tror ærligt talt, at han gerne vil fortrænge oplevelsen om sin første sejltur med mig.

I Grenaa insisterede Inga på, at jeg købte en sikkerhedslinje, som jeg kunne bære, når jeg var på dækket. Det kunne jeg kun give hende ret i, og det blev også til en ny oppustelig redningsvest, som ville give mig større bevægelsesfrihed end den gamle.

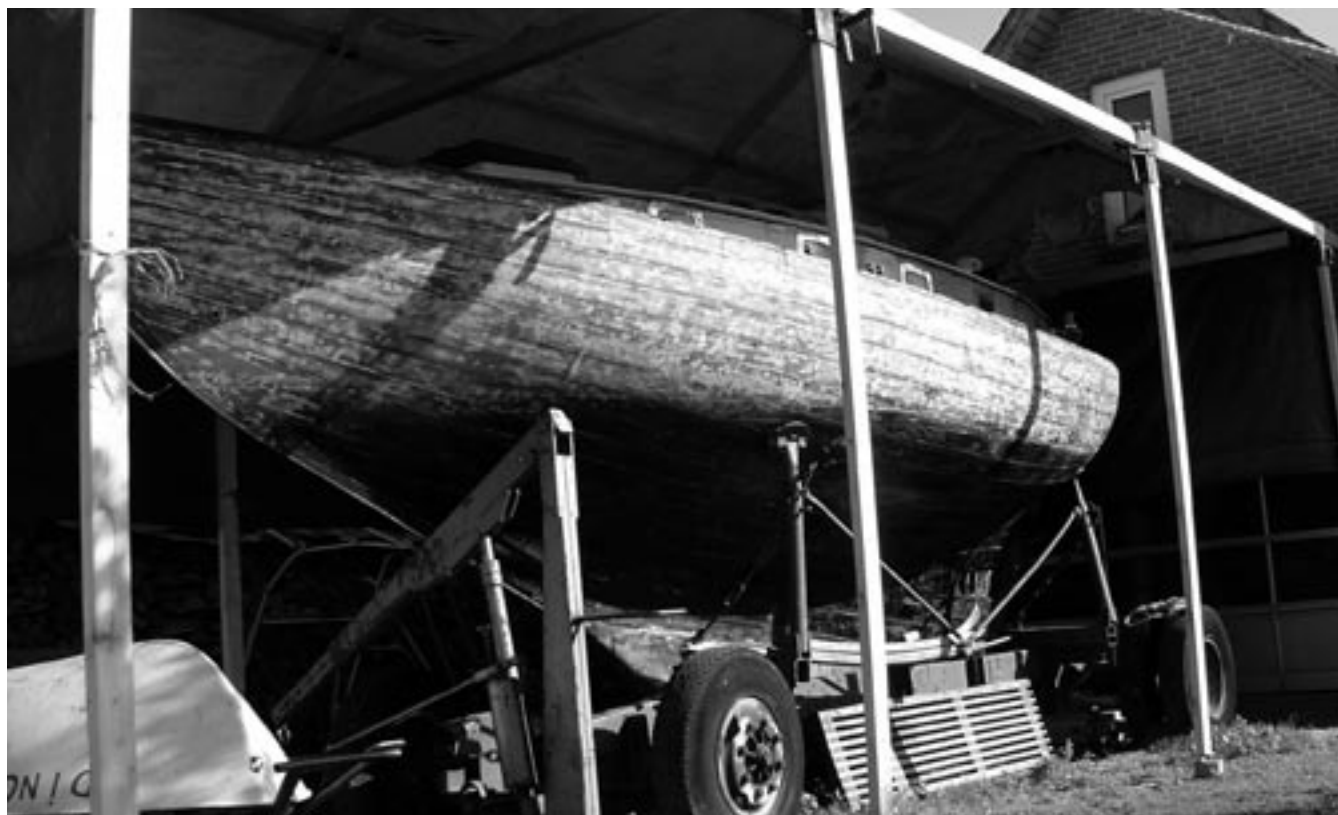
Vi opdagede også, at toiletgrej, håndklæder og bøger, der var stuvet væk på hylden under dækket indenbords var blevet fugtigt. Hynder og sengetøj var også blevet klamme.

Mystisk! Hjemturen til Bønnerup mindes jeg ikke bortset fra at det regnede hele dagen – så det må jo have været en tur uden de sædvanlige ”vilde” oplevelser, bortset fra, at vi opdagede, at regnen kom ned gennem dækket et eller andet sted. Sengetøjet var nu helt vådt og hynderne i kahytten ligeså. Vi fandt ikke utæthederne, men ville rette fejlene til vinter, når båden kom på land. Vel tilbage brugte vi næste dag på at tørre sengetøj og hynder.

Sidste tur var en forlænget weekendtur til Mariager. Godt inde i fjorden løjede den friske vind af, og sejlene blev strøget. På et tidspunkt kom en hækbølge fra en motorbåd. Båden vippede, og det næste jeg så ud af øjenkrogen var en rød/sort pil efterfulgt af en hvid stribe bobler ned gennem vandet tæt på bagbordsside. Der stod godt nok en tipi inde på land, men der var ingen indianere i sigte. Da jeg kikkede op, så jeg at det måtte være vindindikatoren der var knækket af, for den manglede nu. Jeg hørte også en gnavende lyd. Det var masten der gnavede i ruffets gennemføring.

Vi havde et par rigtig fine dage i Mariager, hvor jeg viste Inga rundt. Min mor stammer derfra, så jeg er godt steddendt. Jeg brugte en eftermiddag på at justere stagene, så masten stod korrekt igen og ikke mere gnavede i gennemføringen. (Det viste sig senere, da masten blev afmonteret ved landsætningen, at topbeslaget var tæret op og derfor ikke holdt ordentligt på plads af for- og agterstag). Hjemturen startede. Strøm og vind var imod os i sejlrenden ud af fjorden. Vi bankede pæle i et par timer i 2 meter høje dønninger for at runde indsejlingen, så vi kunne stikke næsen sydover. Jeg vidste ikke, at strøm og vind kunne være så kraftig, at den lille pålidelige Marstal kun lige kunne give os fart nok til fremdrift.

3 timer fra Bønnerup skete det. Inga opdagede at vandet steg over dørken i kahytten. Jeg greb til lænsepumpen og hun øste med en kasserolle vand ud i vasken. Det stod på i ca. 2 timer. Inga var bange igen, kunne jeg fornemme, så jeg vidste, at jeg for alt i verden måtte bevare roen og overblikket. Et par gange kikkede jeg ned på VHF’en, men jeg havde ikke certifikat og vidste ikke hvordan den helt nøjagtigt fungerede, (certifikatet tog jeg senere denne vinter). Efter at have tømt båden nogenlunde for vand, fik jeg lokaliseret utætheden. Vi var sprunget læk – kalfatringen



mellem to bord i bagbord side under toilettet og bag masten manglede. Jeg forsøgte at proppe bomulden tilbage med en kniv, men forgæves og oksetalg fandtes jo ikke ombord. De medbragte kartofler hjemme fra haven, som var stuvet af vejen i bunden af båden sammen med andre købmandsvarer, der skal opbevares køligt, svømmede rundt under dørken. Det blev fjernet, og jeg opdagede, at små kartofler havde sat sig i spygatterne i bundstokkene, så vandet skulle over i stedet for at løbe igennem til læsepumpen. Efter nogenlunde at have tømt båden for vand, lykkedes det mig at få den elektriske læsepumpe i gang igen, og strøg sejlene for at mindske mastens tryk på bordet. Det hjalp lidt på utætheden og pumpen holdt os nogenlunde fri for oversvømmelse.

Jeg startede motoren og sejlede de sidste 2 timer med 4 knob mod Bønnerup, mens jeg hjalp til med en af de to

Båden under demontering, første vinter på land.

manuelle pumper. Det var en endeløs tur. Trætte kom vi i havn ved 20 tiden og lavede aftensmad ombord. Jeg tjekkede lækken og den elektriske læsepumpe flere gange. OK, der kom vand ind men pumpen kunne fint følge med og vi besluttede ved 24 tiden at forlade båden for at tage hjem. Måske et held vi ikke forliste?

Læs i næste nummer sidste del af Peter Jakobsens beretning om bådens sørgelige tilstand, da han fik kigget den nærmere efter - hvor han slutter af med at bede om råd og hjælp til at få båden repareret færdig, så han kan komme ud at sejle igen.

MOLICH 39' SLOOP "CAMELOT"



En af de sidste danskbyggede klassiske havkrydsere, tegnet og bygget af Molich i Hundested, søsat i 1969.

Konstruktionen er kendetegnet ved det slanke agterskib og vægten koncentreret midtskibs hvilket giver perfekt balance og komfortabel sejlad under sejlpres.

Længde 11,72
bredde 3,19
dybgang 1,96
displacement 9 t.

Blank mahogni på lamineret egespant, blykøl, aluminiummast.

38 HK Yanmar (1993).
Omfattende udstyr. Velholdt.

(Se www.defaele.dk) Niels Jensen 45 86 40 99

Nybygning af klassisk ketch i Løgstør

Åben Båd – og et besøg på Limfjordsmuseet

På Løgstør Bådeværft er Finn Nielsen i gang med at bygge en pragtfuld gaffelrigget ketch.

Finn skriver selv om sin nybygning:

Jeg har selv tegnet fartøjet, inspireret af konstruktørerne E. C. Benzon, Colin Archer og A. Slaaby Larsen. Af disse er ihvertfald Benzon inspireret af skonnerten "America", og så er vi jo langt tilbage i tiden.

Båden bliver 14,99 m lang, 4,07 m bred og med en dybgang på 1,92 m. Den bygges udelukkende af lærk. Alle krumme emner lamellimes med fenol-resorcinollim.

Billederne viser apteringsmodel, skibets linjetegning (uden ballastkøl) og hækken, som jeg nu har samlet. På værkstedet har jeg endnu en sektion (motorrummet) stående samlet, men det er alt sammen kun midlertidigt, idet skibet til sin tid skal klædes op med bunden i vejret. Det giver mig imidlertid nogle muligheder at stille disse sektioner op retvendt – for hækens vedkommende er det således planen at bygge agterspejlet op nu, ud fra spanternes linjer, da det er meget enklere end at lave spejlet efter tegning. Jeg vil også benytte lejligheden til at lægge agterdækket efter X-plankprincippet,

for at afprøve denne metode i praksis. Men begge sektioner skal altså skilles ad igen.

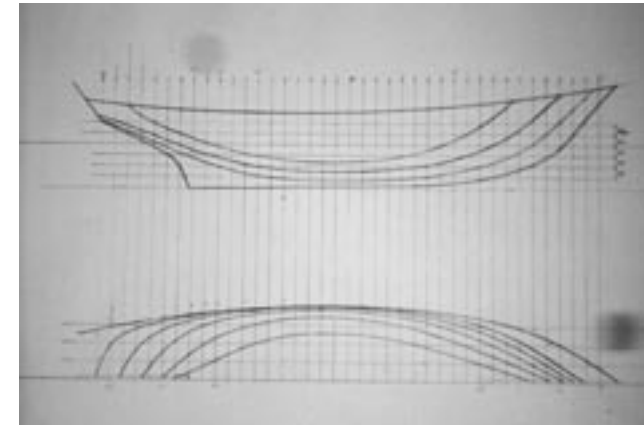
Som det nok fremgår, er det et langtidsprojekt, og der er ikke sat dato (eller årstal) på færdiggørelsen, idet jeg bygger til mig selv. Indtil videre har jeg bygget i 3 års ledige stunder, med limning af næsten alle spanter, agterstævnen, trækølen og ca. 20 % af dæksplankerne. Dæksbjælkerne og ca. 30 % af klædningen er groft udskåret.

Finn har arrangeret et "åbent værft"-arrangement, i februar, og samme dag tilbyder Limfjordsmuseet i Løgstør en gratis særåbning kun for Dansk Forening for Ældre

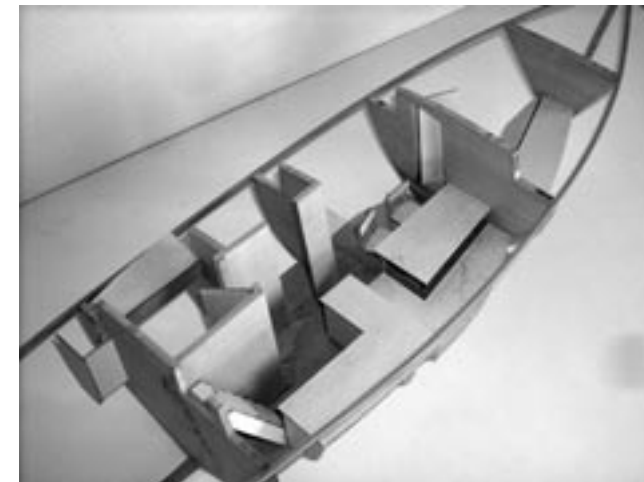


Lystfartøjer. Her venter spændende udstillinger og aktiviteter for besøgende i alle aldre. Man kan se fartøjer og redskaber, brugt til fiskeri i Limfjorden, samt en hel masse om skibsfarten på Limfjorden – og ikke mindst om Frederik VII's kanal – en historisk perle, der i 2007 blev kåret til et af Nordjyllands syv vidundere.

Du har hermed chancen for at tilbringe en lærerig og spændende dag i Løgstør; der er kun 500 meter mellem værftet og museet – langs kanalen.



Linjetegning og apteringsmodel af ketchen



Fra Limfjordsmuseets udstillinger

Program for Åben-Båd-dagen, lørdag den 14. februar 2009:

Kl. 12-14: Besøg på Limfjordsmuseet – Kanalvejen 40
Kl. 14-17: Åben Båd på Løgstør Værft – Havnevej 5

Finn byder på en kop kaffe på værftet, og desuden lokker han med, at han gerne vil vise lidt om overfræserens muligheder for deltagerne – en appetitvækker til hans kurser, som du kan læse om på side 20.

Se mere om værftet og museet på hjemmesiderne:
<http://www.baadebygningskurser.dk> og
<http://www.limfjordsmuseet.dk>

26 fod platgatter sælges



- 26 fods kravelbygget platgatter, årg. 1955. Limet fribord (2004): kalmarfyr på eg.
- One Design af bådebygger Ingemann Marcussen, Randers Bådebyggeri.
- L. 8,15, brd. 2.30, dybg. 1,55.
- Motor/diesel: Lombardini, 2. cyl., 13 hk. (årg. 2003).
- Sejl/Elvström Sails (årg.2000).
- Storsejl: 19,7 m². m. 2 hurtigreb. Rullegenua: 24,5 m². Stormfok,
- GPS, selvstyrer, samt meget andet udstyr medfølger.

Står pt. i hal hos Båd-Hallernes Service Center: Balticavej 30, 2100, Kbh.Ø.
Er komplet forårsklargjort – parat til søsætning.

Båden er gennemrenoveret på værft
Nærmere om stand og udstyr fremsendes ved henvendelse.

Flickan – salgspris: kr. 85.000.-
Henv. til Jørgen Teglers: tlf. 40751494 /
jteglers@mail.dk

Et storslået syn



Vores første sommer som fritidssejlere på fuldtid bragte os på et to-måneders togt til Stockholm og meget andet, der ikke skal afsløres her.

Noget, der gav os en speciel flot oplevelse på vej gennem den sidste etape i Stockholms skærgård var fire 95-kvadratmeter skærgårdskrydsere på frisk bidevind, der kom imod os. Mellem de høje klipper pakkede vinden sammen til nogle kraftige pust.

De snart hundrede år gamle både var særdeles velholdte og så ud, som om de var blevet bygget sidste år. Og folk



ombord sad helt afslappede med den ene skulder meget tæt på vandet, når bådene lagde øret til. De kom strygende meget hurtigt efter hinanden mod vores kurs. Vi med slørsejls kunne bare stille os op og beundre. De værdigede ikke vores »moderne« træbåd et blik.

Vi så senere, at skærgårdskrydserne havde et træf i anledning af et stort jubilæum.

De var på vej.

Gorm Boa, Nirvana

Får du nok ud af din overfræser?



En overfræser er en utroligt alsidig maskine, men man skal vide noget om, hvordan den styres, for at kunne udnytte dens mange muligheder. Den medfølgende instruktionsbog er desværre sjældent til nogen videre nytte, men nu er der hjælp at hente. Løgstør Bådebyggeri tilbyder nemlig to forskellige kurser i brug af overfræseren.

På kursus 1 laver deltagerne et elegant lille tobaksskab

af egetræ. Vi får både prøvet at bore, note, false og afkorte med blot et enkelt jern, og vi laver en række af de samlinger, som bruges i møbelsnedkeri, vel at mærke med en uovertruffen præcision og finish.

På kursus 2 drejer det sig om en mere allround indføring i overfræserens muligheder. Vi arbejder med forskellige fræsejern og maskiner, vi laver selv skabeloner til at styre efter og får i det hele taget et godt grundlag for at gå i gang med en hvilken som helst fræseopgave.

Kurserne afvikles som weekendkurser (lørdag og søndag).

Kursus 1 bliver holdt d. 24.- 25. januar 2009, begge dage kl. 9 – 17. Deltagerafgift 1.450 kr. inkl. materialer til skabet.

Kursus 2 afvikles d. 25.- 26. oktober 2008 og gentages d. 31. januar/1. februar 2009. Undervisningen kører fra kl. 9 til 16 begge dage, og deltagerafgiften er 900 kr.

Tilmelding og yderligere oplysninger på tlf. 98 67 18 85. Du kan se Løgstør Bådebyggeris kursusprogram i kort form på modstående side, og hvis du vil vide mere, så klik ind på baadebygningskurser.dk.



Løgstør Bådebyggeris Kursusprogram for efteråret 2008 og vinteren 2009

Vi har valgt at vise alle kurserne fra sæsonen, så du også kan se hvad du kan vente dig til næste år.

1. Klinkbygning – afsætning af bordforløb, opmåling m.m. 20. - 21. september 2008
2. Overfræser 1 – skære, bore, note, false og tildannelse. Byg selv et lille tobaksskab – med brug af alle disciplinerne 26. - 27. september 2008
3. Aptering – skotter, dørk m.m. – brug af specialværktøj 4. - 5. oktober 2008
4. Overfræser 2 – avanceret. Styring, opstilling, valg af værktøj 25. - 26. oktober 2008
5. Opmåling, linietegning og afslagning – nybygning 1. - 2.. november 2008
6. Træbådens vedligeholdelse – gør det nemt og langtidspanlagt 15. november 2008
7. Linjetegning – gå i dybden, også med teorien 22. - 23. november 2008
8. Byg en halvmodel – ud fra linietegning, feks af din egen båd 29. - 30. november 2008
9. Klinkbygning – afsætning af bordforløb, opmåling m.m. 10. - 11. januar 2009
10. Træbådens vedligeholdelse - gør det nemt og langtidspanlæg 17. januar 2009
11. Overfræser 1 – skære, bore, note, false og tildannelse. Byg selv et lille tobaksskab – med brug af alle disciplinerne 24. - 25. januar 2009
12. Overfræser 2 – avanceret. Styring, opstilling, valg af værktøj 31. januar - 1. februar 2009

Fælles for alle kurserne:

Små hold med højst 10 deltagere giver god tid til at behandle de spørgsmål og problemer, som den enkelte måtte have. Den daglige undervisningstid er fra kl. 9 til kl. 16, undtagen kurset "Overfræser 1", der varer fra 9 til 17 begge dage. Tilmelding senest 14 dage før kursusstart.

Kursusgebyr (betales første kursusdag):

Træbådens vedligeholdelse:	kr. 500,00
Overfræser 1 inkl. materialer til tobaksskab:	kr. 1.450,00
Byg en halvmodel inkl. materialer:	kr. 1.100,00
Øvrige kurser:	kr. 900,00

Ved tilmelding til min. 5 kurser ydes 15 % rabat. Overnatning kan anvises.

Tilmelding:

Finn Nielsen, Løgstør Bådebyggeri, tlf.: 98671885 eller Løgstør Aftenskole - AOF, tlf.: 98673237

Du kan se flere oplysninger på hjemmesiden: <http://baadebygningskurser.dk>



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Skilsø 27 til salg



Båden er fra 1967 og sælges på grund af tidsmangel.

Ganske kort om båden:

Dejlig velsejlende og rummelig båd.

Dejlig rummelig forkahyt med bord, som kan fjernes, og hele forkahytten kan laves om til sengepladser.

Båden fremstår i meget pæn stand med nyt pantry fra 2006 (aldrig brugt).

Båden sejler godt og er generelt en meget sødygtig båd.

Udstyr:

Tørkloset, ekkolod, kahytslys, sumlog, badestige, 50 l ferskvand, ildslukker, fendere, spritkomfur, redningskrans, anker, 177 cm ståhøjde, sovepladser, 12 V elsystem, vinterstativ, 130 hk Volvo Penta motor.

Motoren er yderst velfungerende, antal driftstimer er ukendt.

For yderligere informationer kan jeg kontaktes på telefon 41322215 eller 58530848



Øresund en sommeraften hjem fra kapsejladsen. Læs side 24



22m² spidsgatter med havneplads

Hebe er en 22 kvm spidsgatter bygget 1939 på Nakskov Skibsværft. Hebe sælges med havneplads i Frederikssund. Båden er i almindelig god stand, har en 2 hk Honda 4-takts påhængsmotor, storsejl fra 2001, fok og genua.

Pris for båd og havneplads: 30.000,-

Steffen Hein, telefon 43648036.

De Københavnske Træsejlere – i fuld fart fremad

Igennem to somre har jeg sejlet med i strandkrydseren ”Dida IV” 3-4 gange om året for at deltage i Københavnske Træsejleres ugentlige kapsejladser. Egentlig har jeg jo min egen nordiske krydser ”CAN III” i Roskilde, men der sker der ikke så meget i den retning.



Niels Laursen og hustru Lene i deres flotte spidsgatter ”Bombus”

I København sker der til gengæld noget – der er virkelig noget at stræbe efter for os andre ude i landet!

Her møder mellem 10 og 25 både frem hver torsdag gennem sommeren og dyster energisk og fornøjet med hinanden. Det er jo et herligt syn med alle disse træbåde, interessant at se hvor ens og forskelligt de sejler, herligt at høre de glade bemærkninger, der udveksles mellem bådene. Allerede samme aften får man tilsendt resultaterne af kapsejladsen pr. email, og næste dag kan man ofte se en masse billeder af aftenens deltagere på træsejlernes fotoblog på nettet.

Her kan man nyde spidsgatternes fyldige kroppe i tætte nærkampe, den store gamle yawl ”Sindbad II”s imponerende gaffelriggede sejlføring, den lille BB’elver ”Bergliot”s ivrige stræben for at holde sig i feltet, den nyrestaurede 6 meter ”Oui Oui”s kraftfulde elegance i evig strid med den myggeagtigt spinkle 30m² skærgårdskrydser ”Trollungen” – og meget mere. Fotos mættede af rå kamp og råhygge – og herligt, kompetent og varmt kommenteret af blogbestyreren Niels Laursen.

Et årsprogram ser feks. sådan ud: Ugentlige aftenkapsejladser, startende i maj med en ”Tune-up-sejlads”, der ikke tæller i den samlede opgørelse. Et årligt Københavns-mesterskab, afholdt i en weekend før sommerferien. Fælles weekend-sejltur til Hven i september. Årsmøde i oktober, med præmieoverrækkelse, diskussion af næste års aktiviteter og regler – og hyggelig fællesmiddag, sidst med 55 deltagere. En julefrokost med mange glade gæster. Efter nytår en fællesudflugt til Ystad og et regelkursus om NNL og kapsejladsreglerne.

Godt fremmøde til det hele – alt i alt et aktivitetsniveau, mange almindelige sejlklubber ville være stolte af at kunne opretholde.

Stig Ekblom



Ældre træbåde og nyeste kommunikation

Jeg inviterede Niels Laursen hjem til mig i slutningen af oktober for at få mere at vide om disse Københavnske Træsejlere. Niels startede med at slå fast, at han absolut ikke vil gøres ansvarlig for succes’en; han er kun én af flere energiske ildsjæle i opbygningen af foreningen. Men når bare jeg slog dét fast her i bladet, så ville han da gerne tale for foretagendet – ikke mindst for at inspirere andre til at rejse sådanne aktiviteter rundt om i landet.

Hvordan er det dog kommet så vidt, Niels?

For 10 år siden ville nogle træsejlere sætte skub i en tidligere tradition for københavnske kapsejladser i træbåde. For at få mere retfærdig konkurrence ind i det, udviklede Thorbjørn Andersen og Henrik Effersøe målereglen NNL. Denne er jo er en moderniseret udgave af den gamle og mangeårige målereglen NL, Nordisk længde, hvor man kan tage hensyn til, at der siden dengang er kommet motorer i bådene eller aluminiumsmaster på dem.

Og så er antallet af deltagere bare vokset og vokset siden – og aktiviteterne ligesådan.

I har jo et foreningsliv som en rigtig aktiv sejlklub, hvordan har det kunne lade sig gøre?

Vi er nu egentlig meget anderledes end en sejlklub. Vi har ingen formand og bestyrelse, ingen økonomi, intet krav om medlemskab, ingen foreningslove. Men vi har en fælles interesse i at sejle træbåd – og netop vores løse struktur tror jeg er fristende for nye interesserede. Her kan man deltage uden at forpligte sig, man kan bare komme og kigge uden at hænge på noget. Man kan endda sejle med de første gange uden at have noget målebrev. Der skal ikke være noget, der begrænser nye interesserede i at komme med og sejle. Og når de har prøvet det et par gange – så er de ”hooked”. Det har lokket flere og flere til efterhånden, og det går fint sådan, så det har vi ikke nogen planer om at ændre på.



En eller anden struktur må I jo have, nogen tager jo initiativerne?

Ja, men der er dejligt nok altid nogen, der er klar til at tage en opgave, når der er brug for det. Da vores hjemmeside-bestyrer Simon for nylig flyttede til Orø, var vi bange for at miste hjemmesiden. Men da vi sendte en mail ud om at vi manglede en ny bestyrer, gik der kun to minutter, så meldte Per fra ”Dida” tilbage, at det ville han da gerne påtage sig. De forskellige arrangementer har hver deres arrangør, vi er mange der løfter i flok.

Arh, indrøm nu: nogen må være en slags ledere?
Vi har et udvalg til behandling af NNL-reglen – som også træder til ved tvistigheder – det består af Thorbjørn Andersen og Henrik Effersøe. Henrik er vores kontakthand overfor andre foreninger, og har båret utroligt mange af initiativerne gennem tiderne – ham betragter vi som ”forrest blandt ligemænd”, men formand, det vil han ikke kal-des!

Hvordan gør I, når I ikke har nogen økonomi?
Det har vi haft engang – det kostede 100 kr. om året at være medlem – men det har vi sløjft. Det er meget svære med end uden. Vi har ingen portoudgifter, vi får præmierne sponsorerede eller foræret, og dem der vinder, be-koster selv at få indgraveret deres navn – det er da det mindste, de kan gøre, når de har æren af at sejle hurtigst....

Det er jo egentlig spøjst: I sejler rundt i forhistoriske træbåde, men I benytter jer af den allermest moderne tek-nologi, når I holder kontakt med hinanden og laver bereg-ninger m.m.?

Ja, vi har én af bådene på skift til at trutte startsigna-lerne, og deltagerne tager sig selv i mål, dvs. aflæser selv deres målgangstid – og helst også den nærmeste efterføl-gende konkurrents – og så sms’er de den til mig inden kl. 24 samme aften. Så længe er der nu ikke nogen der venter, ellers ringer jeg dem op, fordi de jo så nok har glemt det. Jeg kan straks sætte resultaterne ind i mit nemme compu-terprogram, og få minutter efter kan jeg med to klik sende resultatlisten ud til alle, der har givet deres adresse til mai-lingslisten. Næste dag sætter Per resultaterne ind på hjem-mesiden – det virker bare.

Og så, og det er et stort arbejde, kan jeg de næste dage sætte de mange fotos ind på bloggen, tilsat mine egne kom-mentarer til hvert enkelt billede. Alle indbydelser og oplys-ninger i foreningen sendes ud pr. email, og alle kan se, hvad de ønsker på vores hjemmeside og fotoblog. Jeg har nu lige måttet sætte en begrænsning på 5 fotos pr. deltager, for ellers kommer der alt for mange. Alle vil jo gerne vinde årets fotokonkurrence!

I dine kommentarer til billederne fra jeres aktiviteter viser du stor indsigt i de enkelte deltageres båd- og privatliv – men du bruger det på en varm og venlig måde?

Ja, og jeg tror det er vigtigt at vi derved finder ud af en del om hinanden. På en positiv måde, vel at mærke, der kom-mer ikke noget godt ud af ondskabsfuldheder. Når vi så mødes rigtigt – ude på vandet kan vi jo ikke nå at sige mange ord mellem bådene – så ved vi noget om hinanden på forhånd, og så er det bare at snakke videre derfra. Vi opnår så at sige virtuelle venskaber, som vi bygger videre på. Det øger interessen for at følge med i hinandens færden – og forøger hyggen og kvaliteten af samværet når vi er sammen på land.

Hvilke nye udviklingsmuligheder ser du for Københavnske Træsejlere?

Jeg tror på, at vores egne sejladser og aktiviteter stille og roligt vil øges – og vi har allerede på grund af de mange deltagere vedtaget at dele os op i 4 løb frem for som nu i 2, det vil gøre det endnu sjovere og mere ligeligt at dyste.

Men egentlig er min største lyst, at vi kunne blive en del af et større landsdækkende netværk af aktive træsej-lere, så vores dygtige kapsejlere kunne mødes med andre, og feks. afholde danmarksmesterskaber i træbådssejlad. Vi kender ikke rigtig noget til de andre regioners aktivite-ter, men der må være andre ud over landet, der kunne tænke sig og mødes og dyste med os. Hvilken rolle kunne DFÆL spille heri?

Måske kunne der rundt om i landet blive arrangeret åbne mesterskaber i stil med vores ”Kjøbenhavnsmester-skabet” i juni eller ”Svendborg Classic” i august, hvor del-tagere fra andre regioner – og endda fra andre lande – kan komme og dyste med os. Og så kunne årets DFÆL-træf

Sejladseresultaterne for 2008

Øresundsmesterskabet 2008 for spidsgattere																				Kun bedste 10 resultater
Nr.	Båd	NNL	Respit	15.5	22.5	29.5	05.6	12.6	19.6	26.6	31.7	07.8	14.8	21.8	28.8	04.9	11.9	18.9	25.9	total
1	A45 Ursa	5,6	20,30	5¼	2	4¼	5¼	4	5¼	3	6¼	1	4	6¼	7¼	8¼	5			57
2	S38 D1 Bel Ami	5,5	20,00	3	4		4	3	2	4¼			5¼	1	6	7	7¼	5¼	1	49
3	S45 D19 Kiva	5,5	20,00	2	3		3	6	4	2		1	2	5	3	6	3		1	37
4	S45 Bombus	5,6	20.30	1	1	3	2	1	3		3	1	1	4	5	4	4	1	1	30
5	S38 D11 Rollo	5,2	18.30	4	5¼	2		7¼			5	1						4		28½
6	Ex38 Skjald	5,3	19,00					2		1					2	5	6	3	1	20
7	Ebana	5,0	17.22			1		5	1		2			2	4	2	1			18
8	K25 D19 Abelone	5,2	18,30								4	1	3	3	1	3			1	16
9	Randi	4,6	15.00								1	1				1	2	2	1	8
10	S30 D29 Ingo	4,2	12.30				1													1

Øresundsmesterskabet 2008 for kuttere og platgattere																				Kun bedste 10 resultater
Nr.	Båd	NNL	Respit	15.5	22.5	29.5	05.6	12.6	19.6	26.6	31.7	07.8	14.8	21.8	28.8	04.9	11.9	18.9	25.9	total
1	6 D15 Oui Oui	6,3	23,52	7¼	1	5		6¼	5		7¼	9¼	5	10¼	6	8¼	9¼	8¼	1	76
2	DEN41 Trollungen	6,4	24,15	6		7¼	6	4	8¼	3	5		6¼	9	7¼	7	7	6		70
3	F D463 Isfugl	4,5	14,22	2	4	3	4	3	6	4	4	1	4	8		6	5	5	1	50
4	NK D8 Corinna	6,0	22.30	5	5¼	4	7¼	5		6¼	6	1		5						44¾
5	D4 Dida IV	5,3	19,00	4	3	6	5	1	4	2			3	7	3	4	4	4		44
6	H D87 Marie	6,3	23,52									1		6	4	5	8	7	1	32
7	F D136 Diana	4,5	14,22				3		7	5						3	6	3	1	28
8	537 Bergliot	3,4	6,07		1	2	1	2	1		1	1	2		5	2	2	2	1	20
9	Sindbad II	6,7	25,22	1		1	2		2		2	1		3		1			1	14
10	Ida	4,7	15,37						3	1				4	2		1			11
11	S 33 Glory	7,8	29,15			x	x			x		1	1	2	1			1	1	7
12	D D226 Puff	5,3	19,00								3	1		1						5
13	D339 Hlin	3,5	7,00									1		x			3		1	5
14	Nirvana	6,1	23,00	3																3

blive stedet, hvor ”DM for Træbåde” blev afholdt. Det kunne være en spændende fornyelse for vores træf, og det ville været noget, som TV, aviser og bådbladene ville have svært ved at holde sig fra. Se bare, hvilke lækre billeder og spændende historier vores små kapsejladser i København kan levere. Det skaber omtale, kalder nye træsejlere til o.s.v.

Du kunne altså tænke dig en kraftigere udvikling af en regions-struktur for DFÆL?

Ja, for regionerne kunne ud over kapsejladserne også ud-vikle andre lokale initiativer – og holde kontakt med med-lemmerne gennem email. Vi sender feks. en ekstra remin-der ud om ”Åben Båd” i vores område, så der kommer rig-tig mange, der ikke behøver at rejse så langt. Det gør det hyggeligere for dem der kommer langvejs fra, og så har vi endnu en god anledning til at mødes. Jeg tror på at vi kan →



Der sejles også i frisk vej – og sejles tæt

forbedre kommunikationen i DFÆL gennem en organisationsstruktur, hvor DFÆLs landsledelse står i direkte mail-forbindelse med 6-10 regionsaktivister – som så skaber kontakt videre ud til og tilbage fra medlemmerne. Det tror jeg kan sætte gang i en masse aktiviteter rundt om i landet – som kan være til gavn for de gamle både og sejladserne med dem.

Det var med nogen forpustelse – og et stik af dårlig samvittighed over at vi ikke er lige så gode i Isefjordskredsen – at jeg sagde farvel til Niels efter denne forrygende tur gennem de københavnske aktiviteter. Hvis du selv har fået lyst til at kigge med, så kan du nå Københavnske Træsejlere fra DFÆLs hjemmeside – eller direkte på <http://www.defaele.dk/KTS/ktsforside.htm>

Her er også henvisning til de pragtfulde fotos fra sejladserne – og fra diverse sammenkomster.

Stig Ekblom

*Bel Ami” med Henrik Effersøe kiggende agterud.
Forrest blandt ligemænd – også på vandet....*



Det spænder vidt i feltet ved træsejladserne



Ung glæde i gammel båd – den åbne form kalder flere yngre besætninger til, mener Niels



Herover: Alle kan følge med, når noget sker i kredsen. Ingen blandt træsejlerne er i tvivl om, det var fordi ”Ebana”s ror midt under kapsejladserne gik helt løs, at de måtte udgå for resten af sæsonen

Til venstre: Der truttes startsignal, i aften af Lene fra ”Bombus” – det går på skift mellem båden

Kalenderen

Åben Båd: Søndag den 16. november 2008. Bergliot, BB11 og Modesty, Motorbåd, København.
Farvandsvæsenet Korsør 31. januar 2009 kl. 1300
Deadline blad 2. februar
Løgstør Bådebyggeri og Limfjordsmuseet 14. februar kl. 12-17.
Lillebæltsværftet 21. februar kl. 1300
Generalforsamling 14. marts 2009 i Svendborg
Bådudstilling Fredericia 27. februar – 1. marts og 6. – 8. marts 2009.
Deadline blad 14. april



Sommerstævnet bliver den 9. til 12. juli 2009 i Stege

Sommerstævne 9. til 12. juli 2009 i Stege.
Deadline blad 17. august
Korshavnstræf 29. – 30. august
Deadline blad 2. november

Sommerstævne 2010 Svendborg.
Sommerstævne 7. juli til 10. juli 2011 Odense.

Bådoplysninger

Evt. bådnr.

Bådnavn:

Ex. navne:

Bådtype:

Bådebyggeri/byggested:

Byggeår:

Konstruktør:

Træsorter:

Længde:

Bredde:

Dybgang:

Displacement:

Sejlbåde:

Rigtype:

Sejlareal:

Sejlmærke:

Ex. Sejlmærker:

Motorbåde

Motor:

Både motor- og sejlbåde

Hjemhavn:

Sejlklub:

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

Simon og spanden

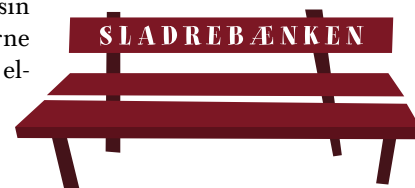
Vores gamle redaktør har allerede fået sejlet en hel del i Helges gamle båd "Spray". Han har haft tænkehatten på og har straks fået nye ideer – alt andet ville jo også ligne ham dårligt.

Simon vil genskabe "Spray"s gamle gaffelrig – så han kan prøve at sejle den som den blev sejlet i sine unge dage. Han vil



selvfølgelig bevare den nutidige bermudarig intakt, så nu eftersøger han altså en passende kraftig mast. Den skal være rund, 14-16 cm i diameter og mindst 8 m lang – den må gerne være længere, så korter han den bare af. Hvis nogen kender til at der ligger sådan en et sted og alligevel venter på sin undergang, så henvend jer til Simon, gerne på hans mailadresse bladet@defaele.dk eller på tlf. 2298 1674

Spray i gamle dage ved Svanemøllen



ISSN 1902-0163