



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 99 februar 2009



Fra skrot til slot

Generalforsamling og sommertræf 2009

Nr. 99, februar 2009

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

Ansvarshavende redaktør

Stig Ekblom
sekblom@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,-
Fjerdedel side 300,-
Andre formater efter aftale.
Rabat ved gentagelse.
Farvetillæg: 800,-

Artikler og fotos

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

Bestyrelsen og kontakt

Formand

Ove Juhl
Udbyvej 37
4780 Stege
5538 8631, formanden@defaele.dk

Carl Bisgaard
Brusbjergvej 5, Trunderup
5683 Haarby
6473 3015, cab@cowi.dk

Jørgen C. Heidemann
Skovbakken 22, Skt. Klemens
5260 Odense S
6615 0402, jhe.hjem@webspeed.dk

Bo Vigelsø
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:

*Motorbåden "Chipper" af Hornbæk, som den ligger og funkler efter 14 års istandsættelse.
Læs artiklen om båden og familien bag den inde i bladet.*

Kalenderen

2009

21. februar kl. 1300. Åben båd på Lillebæltsværftet (obs: forkert dato i foromtalen i sidste nummer)

14. marts: Generalforsamling 2009 i Troense med besøg på Valdemar Slot.

27. februar – 1. marts og 6. – 8. marts 2009: Bådmesse Fredericia

14. april: Deadline blad

9. til 12. juli 2009 i Stege: Sommerstævne

17. august: Deadline blad

2. november: Deadline blad

Sommerstævne 2010 Svendborg.

Sommerstævne 2011 Odense.

Bådmesse Fredericia

Også denne gang deltager DFÆL på bådmessen i Fredericia. Vores stand ligger i hal F.

Bådmessen foregår i to perioder, nemlig 27. februar – 1. marts og 6. – 8. marts 2009, men se også www.boatshow.dk for flere oplysninger.



Fra redaktøren:

Email eliminerer eklatante eskapader

I sidste nummer af DFÆL var der i flere af de tilsendte indlæg et skrækeligt rod i datoerne. Det er frygteligt beklageligt – i fremtiden bliver alt dobbelt- og tredobbelt-tjekket, så det ikke sker mere.

Men skulle det nu umulige alligevel ske, så bliver det altså dejligt, når alle medlemmer, der har en email-adresse, straks indsender den til foreningen. Så bliver der færre, der risikerer at møde frem på en forkert dato, et forkert sted eller et forkert klokkeslet.

Og tænk: Færre vil gå glip af nyhedsbreve med aktuelle oplysninger og tilbud til medlemmerne. Medlemskontakt pr. email går så meget hurtigere end bladet her, der jo først skal skrives, layouts og trykkes, og portoen ville ruinere foreningen, hvis vi skulle sende breve ud til alle, hver gang der er en nyhed eller en rettelse.

Et godt eksempel på denne praksis er de Københavnske Træsejlere, der opretholder et fantastisk flot informationsniveau og indbyrdes kontakt pr. Email.

Så altså: Bare fordi vi elsker gamle træskuder behøver vi ikke at hade fremskridt!

Gør det lige nu – tænd din computer (eller lån din datters) og send en mail til formand Ove Juhl på mailadressen: formanden@defaee.Danmark

Nye medlemmer:

Villy Kongeskov Klausen: en båd mere **Nordisk Folkebåd Helen**

Motorsejler Luf: Ebbe Dal, Marielystvej 21 2000 Frederiksberg

Spidsgatter Valoia: Jan Møller Olsen, Nekseløvej 7 4534 Hørve

Carl-Ove Thor, Dronningholmsvej 53 5700 Svendborg: Skipper på Folkebåden Gill, ejet af Danmarks Museum for Lystsejlad

Fra skrot til slot

det tog 14 år og 2 fingre

Af Stig Ekblom

Fra familien Olsen i Hornbæk modtog jeg engang før jul en mail og nogle billeder. Jan Olsen foreslog, at der blev gjort noget for at få lokket flere motorbådsejere til at komme til træffet i Stege i 2009. Andetsteds i bladet kan man se den opfordring, Anders Rugaard har sendt – i samarbejde med Jan.

Så langt så godt. Men billederne af båden, de var fantastiske, se bare dette blads forside!

Og en oplysning om, at det har taget 14 år at restaurere den – så var jeg simpelthen nødt til at tage op til Hornbæk en sen eftermiddag her i februar for at interviewe Jan og familien om dette utrolige projekt.

Jan hentede mig ved stationen i Saunte (lige øst for Hornbæk) og kørte mig hen til en hal, han ejer sammen med en ven – og nu lejer ud til et firma. Her har en stor del af istandsættelsen fundet sted, men nu står ”Chipper af Hornbæk” udenfor på sin vogn med en presenning over. Vi kravlede op i den og jeg fik kigget nærmere på den i dagens sidste lys – og blev fuldstændig målløs.

De fotos, jeg havde fået tilsendt, var lovende, men at se båden med egne øjne er dybt imponerende. Jans udformning af aptering og dækslayout er så kreativt og smukt ud-



Jan i båden,
februar 2009

ført – jamen altså – bare motorkassen er som et fornemt udsmykket alter, skabt med en stil og akkuratesse, der matcher højere møbelkunst. En mængde finesser; heriblandt en fantastisk styrestol på skinner, så man kan få den lidt af vejen, når man er i havn – med indbygget køleskab og i fornemste kvalitetsarbejde.

Teak'en til udsmykningen om læ er genbrug fra de gamle kistebænke og motorkassen – sjælen er ført videre og bare gjort endnu mere elegant. Alt synligt er holdt i lakkeret mahogny, teak og eg, limet op med West Epoxy og nåddet med Sikaflex – alt sammen bygget på krydsfiner i birk, helt indkapslet i epoxy. Indvendigt er der overalt lakkeret med Epifanes, og udvendigt står Coelan-lakken tykt og lækkert overalt – også på teak'en, hvor Jan har rullet det sidste lag på for at gøre det nopret, så man ikke glider.

”Chipper” ser ud som en kæmpe Riva-båd – lige gledet ud fra værftet. Bådens former er, som det jo ses på billederne, præget af styrtende linier og krumme flader overalt. Hvad det ikke har krævet af formgivning, målearbejde og skruevinger at få alt det på plads og i smig!

Jeg ville kunne blive ved på den måde, men kom nu hellere til træffet i Stege og se den, for der lover familien Olsen, at de kommer og viser ”Chipper” frem.

Jan har lånt mig et omfattende billedmateriale, hvor han og familien har fotodokumenteret hele forløbet ned i mindste detalje – alene dette vil kunne give ideer og tips til andre om, hvordan man kan udføre dette og hint – og Jan står til rådighed, hvis der er mere at spørge om.

”Marie” af Hornbæk var i bogstaveligste forstand et fallitbo ved overtagelsen i 1994 – ejeren var gået personligt fallit, så Jan og Marianne kunne ikke købe den lige med det samme – men fik den så for 11.000 kr. Båden havde på det tidspunkt stået på land i flere år uden overdækning.



*Den spændte familie på dagen, hvor båden skulle søsættes efter 14 års slid.
Marianne, Sascha og Sebastian*

Faktabox:

”Chipper” af Hornbæk

Længde: 9,80 m

Bredde: 2,77 m

Eks. navn: ”Marie” af Hornbæk

Byggeår: ukendt

Konstruktør: ukendt

Byggested: ukendt

Nuværende motor: Volvo TAMD 31B
på 130 HK

Bådens historie:

Det vides kun at båden lå i Lemvig i årene før ca. 1990, hvor den kom til Hornbæk

Efter flere år på land blev den i 1994 købt af Jan og Marianne Olsen for 11.000 kr. og en omfattende renovering blev sat igang.

Søsat første gang efter renoveringen 20. juni 2008.

Man kan hvad man vil – det er bare ikke alt, man vil....

Interview med hele familien Olsen

Af Stig Ekblom

Hvordan kunne I dog finde på at kaste jer ud i sådan et projekt?

Jan: ”Jeg har sejlet som dreng og ung her i Hornbæk – windsurfet og sejlet flipperjolle.”

Marianne: ”Og jeg har sejlet optimist i Nivå”

Jan: ”Vi var så på en sejltur i skærgården med nogle gode venner i et yoghurtbæger – en stor Bavaria – og da vi kom hjem derfra, var vi enige om, at det var noget, det der med at sejle og have egen båd. Og så stod den der båd omme på vinterpladsen på havnen og forfaldt. Der havde

den stået i flere år, og jeg havde kigget på den mange gange. Jeg syntes det var synd, at den bare skulle stå der og gå i opløsning. Den havde sådan nogen elegante linier.”

Marianne: ”Når jeg ser sådan noget gammelt forfaldent, kan jeg straks se for mig, hvor flot det kan blive, når det bliver gjort i stand.”

Jan: ”Ja, Marianne er genbrugspladsens skræk. Nåh, men vi købte båden i 1994, og så vi fik den her hjem i haven i første omgang.”

Har i kunnet være sammen om at lave den i stand?

Jan: ”Vi har prøvet sådan noget før – Marianne og jeg har bygget huset her sammen. Det stod færdigt i 1991.”

(Her skal det lige siges at familien bor i et ualmin- →



deligt lækkert blokhuis – med træ overalt også indvendigt)

Marianne: ”Jeg var først og fremmest med til at pille båden fra hinanden, men så fik vi jo Sascha og senere Sebastian, og så har jeg taget mig mere af dem – og Jan mere af båden. Men det har været et fælles projekt helt fra starten – og fælles hele vejen igennem. Vi har bare delt opgaverne i familien op. Det har været vigtigt for mig, at det aldrig måtte blive surt at lave båden – han skulle kun gå hen til den, hvis han havde lyst til det.”

(Børnene Sascha på 13 og Sebastian på 8 var med i interviewet og sad i sofaen)

Så har I hele jeres liv haft båd – men kun sejlet i den det sidste år?

Sascha: ”Det har jeg egentlig ikke tænkt på før. Men båden har egentlig heller ikke været noget, jeg kunne vise mine venner før. Alle havde hørt om den, der var bare ingen, der havde set den. Men nu, når vi er nede på havnen, hvis der er fest eller sådan noget dernede, så kan vi altid gå hen til båden – far er der altid. Så kan vi hygge os nede i den, og mine venner synes den er flot.”

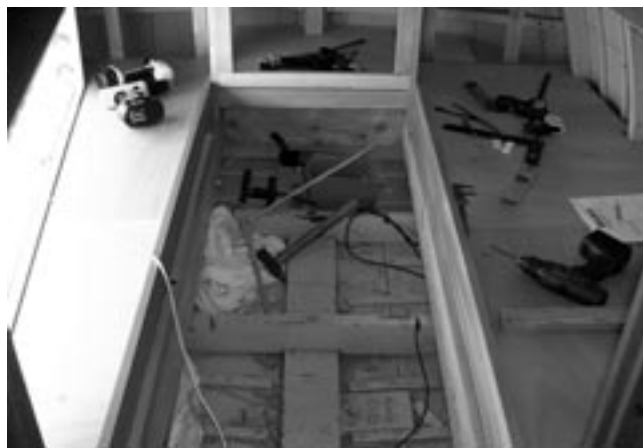
Jan: ”Nogen kaldte båden for vandskrækkeren, for den kom jo aldrig i vandet. Men når jeg gennem årene er blevet spurgt om, hvornår den dog blev færdig, har jeg svaret klokken halv fire – for hvordan skulle jeg dog kunne vide det?”



Der måtte skæres seks dårlige centimeter af bordene agter, og et nyt agterspejl blev fremstillet og monteret. Så den teoretiske vandlinieform er altså reduceret en kende.

Sebastian: ”Ja, hvor lang tid har vi egentlig arbejdet på den?” (intervieweren beder læseren være opmærksom på at Sebastian uden slinger siger vi!)

Marianne: ”Der kom jo hele tiden noget nyt frem, der skulle repareres eller udskiftes, men nu var vi jo kommet over halvvejen, så nu var det til at overse at blive færdige med den.”



Der er meget værktøj i gang. Her er nogle af skruemaskinerne i agterrummet

Ja, det med halvdelen har I vel så sagt nogle gange undervejs?

Latter.

Jan: "Vi har haft stor hjælp af en gammel pensioneret bådebygger, Vagn, der i sin tid er udlært på skibsbyggeriet i Holbæk, dem der lavede de store grønlandskuttere til kystinspektoratet og andre.

Det var utroligt at se ham arbejde, jeg har lært så meget af ham. Han har udskiftet de ikke så få bord i bunden, der var dårlige, og det er også ham der har kalfatret den i alle nådder under vandet – "den skal slås nænsomt," som han sagde."

Marianne: "Ja, og selv om vi altid har tilbudt ham at spise med sammen med os, insisterede han altid på at komme med sin egen madpakke og spise den på værkstedet."

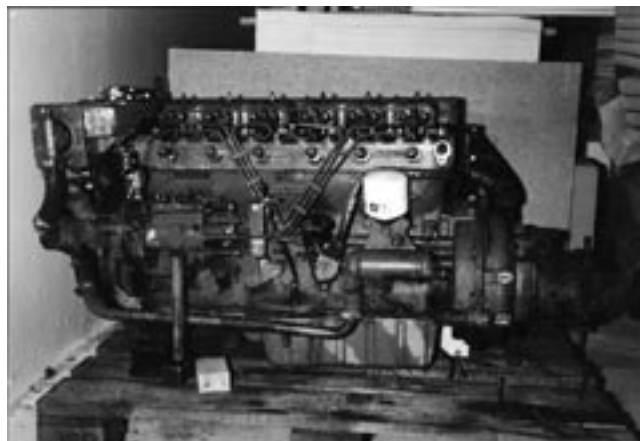
Jan: "At se ham bruge en stor planke fra tømmerhandelen – planlægge anvendelsen, så hver en splint af den næsten bliver brugt, det er imponerende."

Marianne: "Ja, og Jans far har fejlet, gået til hånde og kørt meget affald på pladsen. Men det er nu alligevel Jan der har lavet langt det meste på båden, nok de 95 %. Det er noget nærmest irriterende ved Jan: Han kan alt!"

Jan: "Nja, jeg plejer at sige: Man kan hvad man vil – det er jo bare ikke alt, man vil..."



Der kræves også mange skruetvinger, når store stykker skal lamineres



Den 6-cylindrede Volvo MD27 motor fra 1966 var blevet renoveret nydeligt af et motorværksted, afprovet og fundet i hele dens meget lange længde – og mere ville sikkert komme til. Men Jan opdagede at manifolden var flækket i hele dens meget lange længde – og mere ville sikkert komme til. Han solgte den til en svensker for 8.500, og købte i stedet en 4-cylindret Volvo TAMD 31B fra 1989 på 130 HK og med 825 timer på bagen for 51.000 kr., og den kører bare godt.

Har I en håndværksmæssig baggrund, siden I kan bygge hus og næsten en hel træbåd?

Jan: "Jeg er oprindeligt uddannet radiomekaniker, men har i mange år været grafiker, og Marianne er administrativ blæksprutte på et kursuscenter. Til gengæld føler jeg mig nu meget mere som en træhåndværker, for det siges at sådan en kan kendes på hans hænder. En dag måtte jeg ringe til Marianne ude fra hallen og sige: "Kan du ikke lige køre mig på skadestuen, for jeg er kommet til skade med mine fingre!" Afretteren havde taget et godt stykke af det yderste led på 2 fingre. Det tog altså 14 år og 2 fingre at få båden gjort i stand."

Jan: "Jeg havde tit fire skruemaskiner i gang med de forskellige funktioner, der er brug for når der skal bores for og skrues skrues i. Og et væld af skruetvinger – det er helt nødvendigt."

Marianne: "Hver gang Jan har haft fødselsdag, har han ønsket sig værktøj. Til sidst ville vi næsten ikke være bekendt at sige det. Han har fået så utroligt meget." →



Et kig gennem den utroligt flotte salon med det forskydelige sæde og ind i forkahytten med garnering og alt i mahogni. Til styrbord er der indbygget lækkert pantry med det hele. Sotoilet er der ikke

om bord. Hvor skulle det dog have været – og i øvrigt lugter sådan eet! Til gengæld har familien en Porta Potti med, hvis nogen bliver værdigt trængende til havs



Der viste sig råd og revner i mange hjørner, dæksbjælker og sammenføjninger. Det endte med nyt dæk og nye ruftag, rufsider og skotter.



I første omgang var det tydeligt at et par af stævnbordene under vandlinien var flækket helt op, men det viste sig at mange bord skulle skiftes.

Nåh, så kom båden i vandet sidste sommer – hvordan har det så været?

Jan: "Nu er det blevet sådan at Sascha er kaptajnen, Sebastian er styrmand, Marianne er rederen og jeg er svaber-gasten."

Marianne: "Vi har været på sommerferie i Roskilde Fjord i sommers. Vi var egentlig på vej til Jylland, men vejret var imod os, så vi vendte og kom helt ned til Roskilde. Der lå vi to dage i regnvejr."

Sascha: "Det er så hyggeligt når det regner, og vi sidder i kahytten og hører det tromme på taget."

Jan: "Kalechen er fuldstændig tæt. Det er utroligt hvad det betyder for pladsen i båden, når man har hele pladsen i cockpittet også. Vi er næsten altid oppe i cockpittet og salonen, når vi er i havnen. Det er der, det hele sker."

Marianne: "Ja vi har jo lært, at det store rum i midten hedder salonen. Så nu har vi agterkahyt, forkahyt og salon. Det lyder da flot, ikke?"

Sebastian: "Nogen gange har vi også sovet dernede, bare

hjemme i havnen. Det er hyggeligt."

Jan: "Når vi sejler, så styrer Sebastian den første halve time, og så går han ned i kahytten og lægger sig til at sove ved siden af Sascha, der allerede er faldet i søvn. Så sover de lige, til vi kommer i havn igen."

Sascha: "Det er bare irriterende, at der hele tiden kommer nogen og siger: "Nej, hvor er den flot, det må være et stort arbejde, og hvor gammel er den, og hvor hurtigt sejler den, og kan I lide at sejle?" Det samme og det samme mange gange i hver havn."

Jan: "Jeg har sagt til Sascha at sådan er det bare. Det er betingelserne med sådan en båd. Det er i øvrigt rart at jeg ikke er den eneste der kan sejle og navigere her ombord."

Marianne: "Ja, jeg har allerede for år tilbage taget duelighedsbevis, navigation og VHF-bevis. Det er rart og giver sikkerhed, at vi er to, der kan ombord."

Jan: "Det er derfor Marianne er rederen..."

I kommer vel til træf i Stege til sommer?

Jan: "Vi vil gøre alt for at komme. Og vi håber der →



Man kan nyde livet ombord i en smuk træbåd. Sascha og skibshunden Tiko i dyb trance.

kommer flere motorbåde. Vi ved godt at der ikke plejer at komme nogen, højst en enkelt. Men det må der gøres noget ved. Det kan være, der skal gøres noget mere for at motorbådene gider at komme. Det værste, man kan sige til dem med motorbåden er: "Så kan I jo være dommerbåd under kapsejladsen". Nej, man må lave noget mere spændende. Hvad med at motorbådene tilbyder sig som udflugtsbåde for den del af familierne, der ikke gider eller kan deltage i kapsejladserne for sejlbådene? Så kunne vi sejle med børnene og nogle voksne til Nyord og spise rabarberkage."

Sebastian: "Der skulle også være noget andet for børnene. Vi kunne lave geocatching – skattejagt med håndholdte GPS'er. Det kunne være sjovt."

Jan: "Og det er vel også oplagt at arrangere en bustur til Møns Klint – det er også noget for børnene."

Jan, kunne du tænke dig at være een af rådgiverne i det nye træbådsforum på nettet, som vi er i gang med at oprette i DFÆL?

Jan: "Jeg siger ja, for jeg ved hvad det betyder ikke at have nogen at spørge, når man har problemer. Der er så mange mærkelige problemer, man møder, for eksempel ombygning af styresystemet fra kædetræk til hydraulisk, eller at lave en ny stævnrørgennemføring. Hvad det ikke kræver af forunderligt værktøj, som man aldrig havde kunnet regne ud selv. Så lad os bare komme i gang...."

Du kan se billedsamlingen på dette link på nettet – og der vil komme flere fotos til, lover Jan:

<http://picasaweb.google.dk/SnalleOlsen/Chipper#>

24' motorbåd til salg



24 fods motorbåd, bygget 1936 i Juelsminde,
ilagt 2-cyl. 14 HK Marstal E2-motor.

Båden ligger i Faldsled havn på Sydfyn.

Forhandlingsgrundlag kr 15.000,-

Henvendelse Peter Jørgensen, Horseballevej 5, 5672 Broby,
tlf. 62681683 mob. 30110057

Vi har fået følgende indbydelse fra Sejlklubben Møn:

Til medlemmerne af DFÆL

Kære sejlervenner.

Sejlklubben MØN har sagt ja til at være vært for Jeres sommerstævne 2009.

Vi ser frem til at byde alle de dejlige træbåde velkommen i vores by. Vi vil prøve at gøre Jeres ophold så festligt og behageligt som muligt. Vi har haft møder i vores arrangementgruppe og vil i samarbejde med jeres formand sørge for at tage højde for alle eventualiteter.

Der vil være mulighed for opslåning af telte på havnen. Der er mastekran til mindre reparationer. Der er marine-service, som kan klare mindre reparationer.

Havnen i Stege ligger lige midt i den gamle middelalderby. Indenfor gå-afstand er der en by som har bevaret gadeforløbet fra gammel tid. Byen har et velbevaret forsvarsanlæg med bl.a. en bevaret byport. Vi har en stor kirke, og byen er velforsynet med forretninger og gode spisesteder.

Vover man sig længere væk er der selvfølgelig Møns klint, velbevarede jættestuer, kirker med kalkmalerier, fuglereservat på Nyord.

Selvfølgelig er det vandet og bådene der er det vigtigste, og vi vil bestræbe os på at arrangere det så opholdet i havnen giver rig lejlighed til hyggeligt samvær.

VELKOMMEN TIL SOMMERSTÆVNE I STEGE

*Nils Hofmann Formand Sejlklubben Møn
Tlf. 55811275 Mail hofmann1@stegenet.dk*

Tilføjelse fra DFÆL: I forbindelse med sejlklubformand Hofmanns indbydelse kan vi allerede nu fortælle, at kapsejladserne er planlagt som tre sejladser med målgang i havnen for den sidste - alle tre tæller med i resultatet.



Mølleporten er indgangen til Stege fra landvejen. Men vi ligger midt i byen som sejlene



Glæd Jer til den smukke solnedgang over Stege Havn



Stege Havn sætter alle sejl for at vi får et godt stævne

DFÆL stævne i Stege - også for Motorbåde!

Det at eje en motorbåd i træ er en fantastisk oplevelse: skønheden i træet og de gamle bådes former samt folks anerkendende blikke, bådejere eller ej, er til stor glæde. Det som driver mig personligt, er kombinationen af skønheden i båden, muligheden for ophold på vandet, kontakten til en gruppe træbåds-entusiaster og vinterarbejdet med at få "Modesty" i stadigt bedre form. Men det er også et stort arbejde.

Vi, Anja og jeg skal til at starte på 2. sæson med "Modesty", en 30' norsk-bygget motorkrydser i mahogni, som vi hentede i Sverige i okt. 2007. "Modesty", som er vores første motorbåd, mangler en del vedligeholdelse som vi prøver at råde bod på i vinter-månederne, således at den altid kan komme i vandet senest i starten af maj.

For ikke at lave for mange fejl, og da vi ikke har ubegrænsede midler til at hyre bådebyggere, når en liste skal skiftes, eller når fribordet skal lakeres, må vi søge råd hos folk med erfaring. De findes i DFÆL. Fantastiske mennesker med træskibs hjerter og ildsjæle, der er mere end glade for at videregive erfaringer og opmuntringer.

Der er flere muligheder i DFÆL-regi når man gerne vil møde disse ligesindede. Én mulighed er et "Åben båd arrangement", som vi afholdte i efteråret. Her fik vi præsenteret vores både ("Bergliot" en BB11 og "Modesty") og fik mange gode råd fra erfarne træskibs-ejere.

En anden oplagt mulighed er til DFÆL stævne. Her kan man nyde de andres sejlene vidundere, man kan komme af med sine egne idéer og erfaringer og få mere end en håndfuld tilbage.

Vi har deltaget i 2007 på holmen med vores lille BB11 og i Assens uden egen båd. Begge gange var i sig selv yderst hyggelige stunder, men også meget givtige hvad angik nye bekendtskaber, hvortil nye spørgsmål kan rettes.

Men de var stort set alle ejere af sejlførende skibe. Der er naturligvis mange fælles referencer-punkter, men der mangler stadig noget. Det vil være fantastisk, hvis vi motorbåds-ejere kunne mande op og præstere et stort felt ved stævnet i Stege!

*KBH 3. januar 2009
Anders Rugaard*



Generalforsamling DFÆL 2009

Lørdag 14 marts 2008 kl. 13.00

på Hotel Troense · Strandgade 5 · 5700 Svendborg

Dagsorden iflg. vedtægterne:

1. Valg af dirigent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab og status, der er udsendt til medlemmerne sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen.
5. Behandling af indkomne forslag se bilag.
 - 5.1 Vedtægtsændring til af navn til ”Dansk Forening for Ældre Trælystfartøjer” *Lisbeth og Jørgen Kofoed*
 - 5.2 Vedtægtsændring om mulighed for familiemedlemskab. *Villy Kongeskov Klausen*
 - 5.3 DFÆL er kun for både hvis konstruktion er udført af træ, og har en alder på mere end 25 år. *Villy Kongeskov Klausen*
 - 5.4 Skal LA-Krydseren optages i registret? *Bestyrelsen*
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år. *Bestyrelsen foreslår uændret kontingent.*
7. Formand – Ikke på valg i år
8. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
På valg er:
Jørgen Heidemann – Villig til genvalg
Jacob Frølich – Ønsker ikke genvalg, bestyrelsen foreslår
Catja Beck-Berge
9. Valg af 1 bestyrelsessuppleant.
På valg er: Gunnar Kristensen – Villig til genvalg
10. Valg af revisor/revisorsuppleant.
På valg er: Poul Silberg som revisor
11. Eventuelt.

Regnskab DFÆL

Indtægter	Regnskab 2008	Budget 2009
Kontingenter	119.400	120.000
Renteindtægt	1.610	1.000
Salg af mågestander	2.190	3.000
Bladannoncer	10.700	10.000
Træffestævner	0	
I alt indtægter	133.900	134.000

Udgifter	Regnskab 2008	Budget 2009
Administration	13.200	13.200
Medlemregister Postdanmark	997	1000
Porto og gebyrer	4.159	5.000
Kontingentopkrævning	2.247	2.500
Kontorartikler	734	1.000
Bestyrelsesmøder. mm	8.109	10.000
Kursus, seminar mm.	250	0
Øvrige rejseudgifter	0	3.000
Bladudgifter	49.425	60.000
Tryksager	0	5.000
Mågestander	2.259	4.000
T-Shirt	0	7.000
Fartøjsregisret	31.970	0
Udstilling	0	7.000
Træffestævner	2.572	0
Afskrivning, annoncer	400	0
EDB udgifter	2.904	3.000
Kontingent andre foreninger	1.980	2.500
Repræsentation	340	1.000
I alt udgifter	121.546	125.200

Resultat	12.354	8.800
-----------------	---------------	--------------

Balance

Aktiver	Regnskab 2008
Bank	4.592
Kasse	49
Giro	212.240
Tilgodehavende	1.700
Salutkanon	4.000
Aktiver i alt	222.581

Passiver	Regnskab 2008
Kapitalkonto	213.583
Driftresultat	12.354
Overført	
Skyldige omkostninger forudbetalinger	÷ 3.356
Kapitalkonto ultimo	222.581

Bestyrelsens beretning for 2008

Arbejdet i bestyrelsen/foreningen

Der har i årets løb været afholdt fire bestyrelsesmøder.

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

På sidste års generalforsamling blev vi pålagt at kigge på muligheden for at udvide foreningens målgruppe med f.eks. glasfiberbåde. Der blev nedsat et lille udvalg på Carl

Bisgaard og Ove Juhl, og dette resulterede i, at bestyrelsen ikke synes, der er grundlag for at udvide foreningen. Til gengæld har vi forsøgt at præcisere bestemmelserne for medlemskab og optagelse af både i registret.

Bladet

I løbet af året har vi skiftet redaktør, da Simon Hansen ikke ønskede at fortsætte. Vi vil gerne sige Simon tak for det store arbejde, han har lagt i bladet de senere år, Simon slipper ikke bladet helt, da han fortsætter med at lave annoncer

Bilag til punkt 5 i generalforsamlingsdagsorden

Forslag 1:

Vedtægtsændring af navn til "Dansk Forening for Ældre Trælystfartøjer" fra Lisbeth og Jørgen Kofoed:

Brædder og Pulverkrydsere...

Vores mening er, at der nu igen er fare for splittelse i vores forening. Derfor foreslå vi, at stemme om en lille tilføjelse i vedtægterne om foreningens navn. For eksempel ved generalforsamlingen i Svendborg.

Navnet bør lyde: "Dansk Forening for Ældre Trælystfartøjer" i stil med Træskibssammenslutningen, T.S.

Bestyrelsen kan henvise til en af de mange glasfiberklubber.

Bestyrelsens kommentar:

Bestyrelsen mener ikke der er behov for en navneændring, men henviser til den nye formulering af, hvilke både der kan optages i registret.

Forslag 2:

Vedtægtsændring om mulighed for familiemedlemskab fra Villy Kongeskov Klausen:

"I lighed med mange registrerede sejlkubber, skal der åbnes mulighed for familiemedlemskab. Således forstået at når en familie ankommer i sin båd er det ikke kun skipper der er medlem."

Bestyrelsens kommentar:

En del medlemmer er som ægtefæller opført med 2 navne og 1 stemmeret, bestyrelsen mener ikke der er behov for at lave om på denne praksis.

Forslag 3:

Fra Villy Kongeskov Klausen:

"DFÆL er kun for både hvis konstruktion er udført af træ, og har en alder på mere end 25 år."

Bestyrelsens kommentar:

25 års reglen er udgået forrige gang målgruppen for både blev revideret og henviser til den seneste revision som kan læse i blad nr. 99.

Forslag 4:

Om optagelse LA-Krydseren i registret. Fra bestyrelsen:

I gennem årene har vi haft flere anmodninger om medlemskab, hidtil er LA-Krydseren blevet afvist og konklusionen på tidligere debatter har været, at vi ikke skal optage dem i registret. Bestyrelsen mener ikke, at vi skal optage LA-Krydseren i registret, men vil gerne spørge medlemmerne om, hvad I mener.

i bladet og på hjemmesiden. Vi ønsker Stig Ekblom velkommen som redaktør – der er noget at leve op til, men det er gået helt fint. Fra det første blad i år har Gorm Boa lavet bladets layout.

Bevaringsarbejdet

Ove Juhl har deltaget i flere af skibsbevaringsfondens møder. I fonden er der en positiv stemning for lystfartøjer. Der er ved at blive lavet retningslinjer for udstedelse af bevaringserklæringer for lystfartøjer.

Internationalt samarbejde

I årets løb har vi svaret på en del spørgsmål fra udenlandske ejere af danske lystfartøjer, her kan nævnes flere Spids-gattere, Nordisk Krydser, og SSA. Jørgen Heidemann har stået for kontakten til Tyskland.

Hjemmesiden

Registeret på hjemmesiden er blevet opdateret med mange billeder, der er billeder ved mere end 110 både – det er dog kun ca. 10 % af bådene, så vi kan sagtens bruge flere billeder.

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

Register og arkiv

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

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

Sommerstævnet

Sommerstævnet blev sidste år afholdt i Assens. Assens Sejlklub havde 100 års jubilæum, vi vil godt sige mange tak til Liselotte Vestergaard, Ole Bjørn Nielsen og resten af Assens sejlklub for et godt arrangeret sommerstævne. Senere på året deltog Gunnar Kristensen og Carl Bisgaard i Assens Sejlklubs jubilæumsreception.

Åben båd

I 2008 har der fire gange været afholdt Åben Båd-arrangementer.

Lørdag 9. februar hos Cleo, en smuk 55 kvm. klassekutter fra 1920 i København.

Lørdag 8. marts: Ellida i Svendborg.

Lørdag 15. marts: Nordisk Krydser, Briand VII, i Horsens.

Søndag 16. november: BB11 Bergliot og Motorbåden Modesty.

På Sjælland og Fyn har deltagerantallet været tilfredsstillende, men i Jylland kniber det lidt.

Svendborg Classic Regatta

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

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

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

Lokale stævner

Øhavet's Korshavnstræf blev afholdt på Avernakø sidste weekend i august.

Kjøbenhavnske Træsejlere har hver torsdag sommeren igennem afholdt kapsejladser.

Bestyrelsen

Skal vi udvide?

Overvejelser om udvidelse af DFÆL efter Simon Hansens forslag på sidste generalforsamling:

På Generalforsamlingen i 2008 blev bestyrelsen pålagt at kigge på en udvidelse af målgruppen af både, der kan optages i registret. I bestyrelsen blev nedsat en lille arbejdsgruppe til dette bestående af Ove Juhl og Carl Bisgaard.

Vi mener, det er vigtigt, at det klart fremgår, at vi primært er en forening for ejere af ældre lystfartøjer bygget i massivt træ, og at foreningens vigtigste opgave er at medvirke til at bevare disse fartøjer og den kulturarv, de repræsenterer for eftertiden.

Vi er kommet til den konklusion, at der ikke er behov for ændringer af foreningens vedtægter og hidtidige praksis mv. med hensyn til optagelse af både i registret, men at der er behov for nogle præciseringer vedrørende medlemskab og af kriterierne for optagelse af både i registret.

Medlemskab:

Det er tidligere blevet nævnt, at kun bådejere med båd i registret kan blive medlem. Dette er ikke rigtigt. Der er ikke nogen begrænsninger for, hvem der kan optages som medlem af foreningen.

Alle kan blive fuldgældigt medlem og med ret til at få både i registret, såfremt bådene ellers opfylder betingelserne for at blive optaget i registret. Det er ikke en betingelse at have en båd i registret for at blive medlem.

Den berømte og meget brugte 25 års regel for at få både optaget i registret, er udgået ved en af de forrige revisioner af betingelserne.

Øvrige overvejelser

Med de senere års udvikling, hvor fiskefartøjer bygget i træ er ved at være en saga blot, er der ikke mange aktive erhvervsfartøjer bygget i træ tilbage. Dem der er, er typisk brugt som passagerfartøjer, og mange af dem er organiseret i Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer (SME).

De fleste øvrige fartøjer bygget i træ bliver brugt i fritids-sammenhæng, og er typisk organiseret i Træskibssammenslutningen (TS), mindre bådelaug og i DFÆL.

Resten er for manges vedkommende kraftigt ombyggede erhvervsfartøjer, som ikke umiddelbart er i målgruppen for TS og DFÆL.

I forbindelse med at erhvervsfartøjerne er ved at uddø, kan det forudses, at en del bådebyggerier og værfter må dreje nøglen om. Det er derfor vigtigt, at der også er tilbud til de øvrige fartøjer bygget af træ. Derfor vil vi godt opfordre denne gruppe til at melde sig ind i enten DFÆL eller TS, selv om de ikke kan blive optaget i registret, dette vil både være til glæde for foreningerne og træskibsejerne, de kan få råd og vejledning og nyde godt af det arbejde TS og DFÆL gør. Og omvendt, jo flere træskibsejere, der er repræsenteret i DFÆL og TS, jo større gennemslagskraft i arbejdet for at bevare de kompetencer, der skal til for at renovere fartøjer bygget af træ.

Vi ser meget gerne det igen bliver populært at bygge træskibe som lystfartøjer for også herigennem at bevare de kompetencer, der skal til for at bevare vore fartøjer.

Mindre træbåde, smakker, lynæsjojer mm. kan optages i registret. Historisk set er de en naturlig del af lystfartøjerne, se evt. de indledende kapitler i Hvide Sejl.

Træbåde, der senere er bygget i glasfiber så som Folkebåde, Knarrer, Drager mm. er i forvejen organiseret i specialklubberne. Her er muligheden for et samarbejde, men vi skal ikke begynde at optage både bygget af glasfiber i registret.

Krydsfinér:

Liljebåd, 4,4 meter, LA-Krydser, Nimbus 26, Warship, Boheme og mange amatørbyggede one of:

Warships og Bohemer er uden for målgruppen og vel



også Nimbus 26, men hvad med de andre?

Liljebåde og 4,4 meter er kun bygget i få eksemplarer og i ”ren” finer og er vel ok.

LA-krydseren er serieproduceret og født med udvendig glasfiber og er vel principielt udenfor DFÆL’s målgruppe.

Diagonallimet finer:

Frøken 34, mm. optages ikke i registret.

Byggemåden kom frem omkring 1945, så vidt vides, er der ikke bygget nogen i Danmark før i nyere tid, da epoxy-limen kom frem.

Nybyggede træbåde:

DFÆL vil godt støtte alle former for nybygning af træfartøjer og i særdeleshed lystfartøjer af træ, nybygningen af træfartøjer er også en mulighed for at bevare de førnævnte kompetencer, når man restaurerer eller renoverer et gammelt hus, bruger man også håndværkere med moderne værktøj og arbejdsmetoder, men gammelkendte materialer. Er bådene bygget hovedsageligt traditionelt som replika, kan de optages i registret.

Ombyggede fiskebåde:

Dette er en meget uhomogen gruppe og ikke lige umiddelbart det, vi forstår ved et klassisk lystfartøj. Men gruppen må ikke overses, da den også er en del af træbådsuniverset og dermed også kan være med til at sikre træ-

bådsværfternes overlevelse, men er ikke i foreningens målgruppe.

Glasfiberbåde:

Glasfiberbåde er ikke i foreningens målgruppe og vil derfor ikke blive optaget i registret. Vi er opmærksomme på denne gruppe og opfatter dem som værende en del af vores kulturarv, og vi ser meget gerne et samarbejde med de foreninger, der er og måtte komme for denne gruppe af både.

Der har i øvrigt ved tidligere lejlighed sneget sig en enkelt spidsgatter med skrog af glasfiber ind i registret.

Derfor foreslår vi flg. ændringer i DFÆLs bestemmelser for medlemmer og for bådets optagelse i registret. Nuværende tekst i kursiv.

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

Eksempler:

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

Støttemedlemmer er meget velkomne.

Ny tekst:

Alle med interesse for ældre lystfartøjer kan optages som medlem af foreningen.

Foreningen optager også gerne støttemedlemmer. Støttemedlemmer har ikke stemmeret ved generalforsamlinger og kan ikke få en båd optaget i registret.

Bådregister :

Foreningen fører et register over traditionelt byggede lystfartøjer i massivt træ.

For at få en båd optaget i registret skal man være medlem og båden skal opfylde betingelserne for at blive optaget i registret.

Betingelserne for at en båd kan optages i registret fastlægges af bestyrelsen.

Bestyrelsen kan i særlige tilfælde dog dispensere fra ovennævnte betingelser for optagelse i registret.

Betingelser for optagelse af både i registret:

Bådene skal være traditionelt bygget med massivt træ som gennemgående konstruktionsmateriale og typisk være fra før bådene blev serieproducerede, typisk før 1966. Ved massivt træ forstås her også flere lag massivt træ, (ikke finerstrimler) eventuelt med lærred i mellem lagene og eventuelt med lagene lagt diagonalt – diagonallimet finer eller krydsfiner medregnes ikke som massivt træ.

Bådene skal som udgangspunkt tillige være bygget som lystfartøjer.

Er båden bygget som erhvervsfartøj, og senere ombygget til lystfartøj kan den evt. optages efter godkendelse af bestyrelsen.

Mindre træbåde, Smakker, Lynæsjojer mm. kan optages, historisk set er de en naturlig del af lystfartøjerne.

Både der ellers opfylder ovenstående krav, men senere er pålagt glasfiber, optages dog.



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Både bygget med skrog i glasfiber kan generelt ikke optages i registret.

Både, der er bygget efter 1966 eller ikke opfylder de øvrige ovennævnte betingelser, kan kun optages i registret efter bestyrelsens direkte beslutning herom på et bestyrelsesmøde. Bestyrelsens begrundelse for om en båd kan optages eller ej skal angives i bestyrelsesmødereferatet.

I tilfælde af afslag på optagelse af en båd i registret skal begrundelsen for afslaget tilsendes bådejeren.

Både, der en gang er optaget i registret, vil blive ved med at være opført i registret, også efter at ejeren er udmeldt.

Eksempler på både, der kan optages i registret:

Kuttere, Spidsgattere, Platgattere, Sejljojer og Motorbåde med indvendig eller udvendig motor.

Årligt træffestævne:

Foreningen afholder hver sommer et sommerstævne for både i foreningens målgruppe.

Fra vedtægter om ovenstående

§ 4 Optagelse og eksklusion

Stk. 1 Enhver kan anmode om medlemskab af foreningen. Bestyrelsen kan fastsætte et indmeldelsesgebyr.

Stk. 2 Foreninger, institutioner og lignende kan optages som medlemmer med samme rettigheder og pligter som enkeltmedlemmer.

Stk. 3 Der kan ansøges om medlemskab som støttemedlem. Støttemedlemmer betaler 2/3 kontingent og har ikke stemmeret ved generalforsamlinger. Støttemedlemmer kan ikke vælges til bestyrelsen.

§ 6 Bestyrelsen.

Stk. 11 Bestyrelsen fastsætter regler for optagelse af fartøjer i foreningens database og fartøjsregister.

Carl Bisgaard og Ove Juhl

Disse overvejelser er drøftet og enkelte ændringer tilføjet på bestyrelsesmødet den 12 – 1 2009.

Og vil blive gældende fremover.

Program for generalforsamlingen

Generalforsamlingen i 2009 foregår lørdag den 14. marts på det idylliske Hotel Troense · Strandgade 5 · 5700 Svendborg (se foto) som ligger med den skønneste udsigt over havnen og Svendborg Sund.

Rundt om hjørnet for hotellet ligger den idylliske Grønegade, som er én lang gåtur tilbage i tiden, med bindingsværkshuse og frugthaver.

Der serveres frokost i restauranten kl. 12.00.

Frokostplatte:

Hjemmelavet marinerede sild med karrysalat

Fiskefilet med remoulade

Roastbeef med ristede løg og remoulade

Ribbensteg med rødkål

Danbo ost.

Platten koster kr. 100,- pr. kuvert, drikkevarer købes i restauranten.

Generalforsamlingen begynder kl. 13.00 i den store sal. Kom og bidrag til holdnings-brydninger om vores forenings fremtid, ve og vel !!

Efter generalforsamlingen kører vi til Danmarks Museum for Lystsejlad (ca. 2 km) på Valdemars Slot, hvor vi er inviteret til en forpremiere på årets nye udstilling.

Der arbejdes i skrivende stund ihærdigt med en ændret og opfrisket udstilling til den ny sæson. Det er ikke sikkert, den er helt klar, men vi får adgang til herlighederne under alle omstændigheder.

Ønskes frokostplatte, skal vi bede om tilmelding senest 12. marts til Bo Vigelsø, Tlf: 2927 6173 eller 6222 3950, eller pr. email til vifri@svendborgmail.dk.

Såfremt man ankommer med offentlig transport til Svendborg, kan vi tilbyde et lift til Troense.

Ønsker om dette kan også meddeles til mig.



Venlig hilsen

Bo Vigelsø

Opråb fra redaktøren:

Husk at indberette nødlidende både!

Hvis der står – og det gør der i uhyggeligt mange havne – gamle træbåde, der har stået på land i længere tid i sørgeligt forfald på din havn, så gør du os alle og vores kulturarv en stor tjeneste ved at tage nogle fotos af den, spørge lidt til den hos havnefogden – og så indsende det til os.

En hel del både er allerede blevet reddet på denne måde, og mange flere kan blive reddet. Se blot artiklen i nummer 97 om motorbåden ”Trille” fra Assens og dette nummers ”Chipper” fra Holbæk. Begge er kommet i fantastisk flot stand efter at have været taget fat på fra en nærmest håbløs tilstand.

Selv om det ser slemt ud, står der måske nogen parat til at gøre en indsats for at redde netop denne båd fra den visse undergang.

Men det kræver, at flere end få kender bådens eksistens og tilstand – så gør noget, så noget sker, nu inden den gamle træbåd på din havn ender på bålet eller som bundløs legebåd i en børnehave.

Selv satte jeg en gammel trætræ drage fra vores havn til gratis afhentning på DFÆL's hjemmeside, og få dage efter fik jeg kontakter så langt borte fra som det sydlige Polen, Frankrig og fra Nordsverige! Den kom nu heldigvis kun til Køge og bliver nu istandsat efter alle kunstens regler – så den kan komme ud og sejle igen i vores egne farvande.

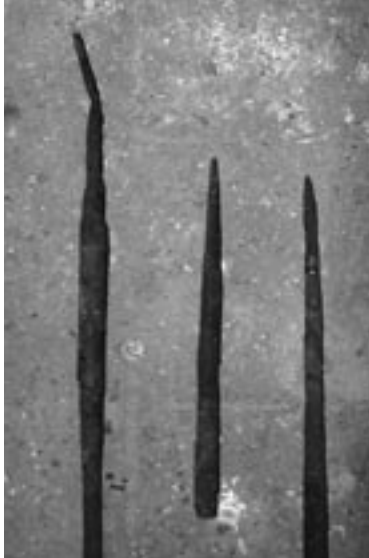
Skynd dig: Kontakt een fra bestyrelsen eller redaktøren – den skal nok komme på hjemmesiden her og nu!



En drage på havnepladsen i Roskilde blev reddet af folk fra Køge



En fin gammel spidsgatter på Frederikssunds vinterplads – i sørgelig forfatning, men alligevel ikke så langt fra at kunne komme ud og sejle igen.



Hvordan har kølboltene i din båd det?

Af Michael Frellsen

*Et godt gammelt råd (fra layouteren):
Skær eller fil et langsgående spor i toppen af dine kølbolte.
Så kan du se, om de vrider med rundt, når du spænder på møtrikkerne*

For nogle år siden fik jeg noget af en overraskelse, da jeg lidt hen på sæsonen ville stramme kølboltene, for at få min spidsgatter helt tør i bunden. Boltene begyndte at dreje rundt med møtrikken og sivningen tog til. Det havde naturligvis været smartere at stramme boltene, før båden blev sat i vandet, men med den erfaring rigere, måtte jeg nu hurtigst muligt have båden op, inden det gik rigtigt galt.

På land fik jeg fat i en bådebygger til at skifte boltene, så jeg kunne få båden klar til stævnet en uge senere. Det var ikke spor for tidligt, for alle bolte, på nær ene enkelt som var blevet skiftet 25 år tidligere, viste sig at være tæret igennem. Det var umuligt at banke de gamle bolte ud, og den jernstang bådebyggeren benyttet som dorn, gled af mod den nederste del af bolten, flækkede dødtræet, og satte sig uhjælpeligt fast i kølen, hvor den måtte saves af og efterlades. Som en nødløsning placerede bådebyggeren nogle klodser i bunden, og borede huller gennem dem og kølen til nye kølbolte. Nu kunne jeg sejle resten af sæsonen, uden risiko for at kølen faldt af, men kønt så det jo ikke ud under bundbrædderne, og tæt var båden bestemt heller ikke.

Arkæologi

Under boringen af huller til de nye kølbolte havde det vist sig at kølplanken var i meget dårlig stand. Det der kom op med boret mindede mere om muld end træ, så det var kun et spørgsmål om tid, før der skulle gøres noget drastisk. Bådebyggeren foreslog at beklæde skroget med glasfiber, men

”ligklædet” var ikke nogen reparation der tiltalte hverken mig eller dem, jeg rådførte mig med.

Tidligere havde jeg selv udskiftet planker i dækket, bygget nyt ruf, forluge med mere, men arbejde under vandlinien havde jeg ikke turdet binde an med. På biblioteket lånte jeg bøger om restaurering af træbåde, og rådførte mig med andre træbådsejere, som alle var meget optimistiske. Det var dog for stor en omgave til, at jeg kunne løse den alene, så jeg fik en aftale med bådebyggeren om at placere båden i hans hal over vinteren, hvor jeg kunne låne værktøj, og få råd og hjælp i det omfang det måtte vise sig nødvendig.

I begyndelsen af oktober gik det løs med at fjerne motoren og den indvendige aptering, samt bore og mejsle hovederne bort fra skruer og nitter, så de to nederste bord i hver side kunne tages ud. Arbejdet med at splitte båden ad var ikke særligt attraktivt, men i løbet af et måneds tid havde jeg afmonteret kølen, død-



træet og kølplanken, og vi kunne danne os et indtryk af opgavens sande omfang, mens båden hang på fire bukke i bundløs tilstand. Kølplanken var blød i midten, dødtræet



flækket og 5 bundstokke så medtagne, at de skulle skiftes. Bunden af 10 spanter samt en del svøb var møre, ligesom forreste og agterste bjørn skulle have en stor lus i bunden.

Et sørgeligt syn

Dette var projektets absolutte lavpunkt. Bunden af båden lignede med sine sorte spant- og svøbender en forkullet brandtomt, og ligegyldigt hvor man stak i træet, dukkede uforudsete problemer op. Som prikken over i'et gav velmenende mennesker mig det råd at sælge motoren og kassere resten, for dog at redde hvad reddes kunne.

I stedet gik turen til Hans Larsens savværk hvor der skulle gøres storindkøb, 7.500 kostede det for eg, lærk og ask, og så var der endda ikke meget af træet til bundstokke der var vokset i den form vi ønskede.

Fjernelse af bundstokke, spant og svøb havde efterladt huller i skroget fra skruer og nitter som nu måtte proppes. Der blev boret 2/3 ind i bordene udefra, og en stor konisk prop sat i, og efterfølgende boret et mindre hul indefra som ligeledes blev proppet, så hullet blev fyldt helt ud. Nogle steder var bordene så medtagne, at der måtte sættes større eller mindre lus i, 14 stk. blev det til, og nogle hundrede skruehuller der måtte proppes, så jeg fik efterhånden oparbejdet en vis rutine.

Genopbygning

Bådebyggeren savede bundstokkene ud efter de papskabeloner vi havde tegnet før vi splittede de gamle bundstokke helt ad, og det gik relativt let med at tilpasse dem ved hjælp af værkstedets store stationære båndpudser. Næsten alle svøbene var dårlige på de nederste 20 – 40 cm., men i stedet for at skifte dem i hele deres længde, valgte vi alene at udskifte den dårlige del med laminerede asketræs svøb. De nye svøbender og resten af de oprindelige svøb blev savet



skråt, og nittet sammen over et forløb af et bords bredde, så sammenføjnngen ikke kunne ses, og ingen del af svøbet blev stærkere end andre. De dårlige

spantender blev på tilsvarende vis erstattet med lamineret egetræ.

For- og agterstævne så meget fornuftige ud, men en bekendt fra DFÆL, som tidligere havde ydet gode råd, kom forbi for at besigtige projektet, og opdagede et blødt punkt hvor stævnen tidligere var blevet luset. En udforskning med stemmejern afslørede at det dårlige træ gik dybt, hvilket ikke var en særlig velkommen opdagelse så sent i projektet. Vi kunne ikke tillade os at ignorere problemet, så løsningen blev at save den del af stævnen der var fri af bordene bort over et stykke på en meter, og efterfølgende fræse mest muligt af stævnens træ mellem bordene bort, uden at komme ud til skruerne der holdt bordene. Herefter blev der limet et nyt stykke træ med en lang tap i stævnen.

Den nederste del af agterstævnen var svækket hvor der ved bygningen var blevet benyttet træ med knaster, så mens den alligevel var blotlagt efter fjernelse af de nederste bord, valgte vi også at sætte et nyt stykke træ i bunden.

Kølplanken skar bådebyggeren ud af en 5 tommers egetræsplanke, der var så tung, at den rå tilskæring måtte foretages med motorsav, før den kunne løftes op på båndsaften for yderligere tilskæring. Kølplanken og det nye dødtræ

blev først tilpasset til båden, og derefter afmonteret, og tilpasset til blykølen, hvorefter hele herligheden blev trukket op på plads, og monteret med nye rustfri kølbolte.

Den oprindelige



kølplanke havde en større skævhed, så det var med nogen spænding bådebyggeren monterede den nye planke som han havde lavet symmetrisk, men det lykkedes at få den til at passe med resten af båden.

Det havde ikke været muligt at finde kalmarsk fyr til de nye bord, så vi måtte nøjes med lærk, men efter de var monteret begyndte båden igen at ligne noget der kunne sejle, og bådebyggeren gik i gang med kalfatringen.

Roret havde efter afmontering om efteråret ligget upåagtet i et hjørne, men da vi fik det frem, viste det sig at selve rorbladet var mørt ved udskæringen til propellen, hvor det tidligere var repareret med epoxy, så hele rorbladet måtte også skiftes.

Efter de store opgaver var montering af aptering og tilpasning af dørk for småting at regne, og efter motoren var

blevet malet og lagt i, kunne jeg gå i gang med forårsklaringen.

Endelig tilbage i vandet

Søsætningen fandt sted i begyndelsen af maj, og jeg var glad for at problemerne endeligt var overstået. I løbet af de følgende uger viste det sig imidlertid at båden efter at være tørret godt ud i løbet af vinteren, nu var blevet kalfatret for hårdt. Flere bord begyndte at bue under presset, og havnens "old timers" rystede på hovedet. Det tryk der nu var på bordene gjorde det umuligt at afhjælpe, og først den følgende vinter blev det muligt at fjerne noget af den overkydende kalfatring, samt udskifte et medtaget bord, så overtrykket forsvandt, og bordene fik et mere normalt udseende.

Alt i alt har vi nok lagt tæt ved 400 timer i hele projektet, hvor bådebyggeren har udført de mere avancerede opgaver, og jeg de mere trivielle. Det må siges at være en stor investering i det fartøj som mine venner noget respektløst kalder "træskoen", men jeg trøster mig med, at den nu har gode muligheder for at klare sit 100 års jubilæum i 2036.

*Michael Frellsen,
26 m² Berg-spidsgatter
"Mita" D4,
bygget i 1936*





På besøg hos Farvandsvæsenet

Den 31. Januar 2009 havde ca. 25 fra DFÆL og Bådelauget Udsigten trodset vinterkulden og var mødt op på Farvandsvæsenet driftscenter i Korsør. Lederen af driftscentret, Jørgen Royal Petersen, fortalte først lidt om Farvandsvæsenet og havde derefter en gennemgang af arbejdet på

driftscenteret. Herefter gik vi ud og så værkstederne, så nu er der ingen af os, der er i tvivl om det store arbejde, der ligger bag vedligeholdelsen af de lystønder og fyr, vi sejler forbi om sommeren i vore små både. Vi sluttede som vanligt af med en tår kaffe inde på det lune kontor, hvor der var stor spørgelyst.



Kjøbenhavnerne lever også om vinteren

Vi har med let hånd sakset groft fra Københavnske Træsejleres blog om det nyligt afholdte regelkursus for træsejlere samt åben-båd arrangementet på Amager.

Bloggen kan findes på Træsejlernes hjemmeside på: <http://www.defaele.dk/KTS/ktsforside.htm> eller du kan gå direkte til vinterbloggen på: <http://kts-vinter2008-09.blogspot.com/>



Thorbjørn Andersen gennemgår kapsejlsreglerne for de fremmodte Københavnske Træsejlere

Regelkursus hos Københavnske Træsejlere

På trods af at "de danske drenge" spillede VM-Håndbold mødte 27 københavnske træsejlere op i januar 2009 for at høre om kapsejlsreglerne. Thorbjørn gennemgik de vigtigste af kapsejlsreglerne på pædagogisk vis og formåede at få gjort alle lidt klogere. Ikke mange af de fremmodte er mere i tvivl om vigtigheden af hvornår overlappet er etableret, hvordan man holder klar, samt hvornår der skal gives plads ved mærkerundinger, og hvornår der ikke skal.

Aftenens højdepunkt var de viste eksempler fra en film med kapsejls, hvor Thorbjørn kunne vise det, som vi netop havde fået forklaret.

Åben båd hos Anja og Anders på Amager

Anja og Anders fik mange tips og tricks til det velbesøgte møde - her har Jørgen Heidemann fra Odense fotograferet Anja og Michael under en indviklet diskussion



Der var 14 besøgende til "åben båd arrangement" hos Anja og Anders, hvor man kunne studere Bergliot og Modesty på tæt hold.



Her er Eva Noer Kondrup - skipper på Passat - på vej op ad stigen til Bergliot, mens Anders diskuterer mulighederne på Modesty med en deltager

Min bedste sommer og værste efterår, del 2

I sidste nummer af DFÆL-Bladet bragte vi første del af Peter Jacobsens beretning om, hvor galt han kom afsted i opfyldelsen af sine hedeste drømme om den dejlige træbåd.

Her følger nu sidste del af fortællingen om hans 38 m² Berg-spidsgatter:

Vel vidende at båden havde en læk, bestilte jeg næste formiddag en kran for at tage båden på land samme eftermiddag. Ved ca. 14.30-tiden samme dag blev jeg ringet op på min arbejdsplads, med den besked, at båden var ved at synke. Jeg smed alt, hvad jeg havde i hænderne og fik en kollega til at overtage mine elever. Knægten havde lånt bilen til stranden med en kammerat, og han fik besked på at stille med det samme, hvorefter vi ilede til Bønnerup. Samtidig rekvirerede jeg min bror medbringende en læsepumpe til at møde mig ved båden. Heldigvis havde havnefogeden Rasmus brudt båden op og smidt en læsepumpe ned i den – ellers var den sunket på pladsen. En hjælpsom sjæl bugserede mig derefter om i fiskerihavnen, så kranbilen kunne sætte båden på land. Det skete først samme aften efter at have måttet forhale for vrede fiskere, der absolut skulle ligge der hvor jeg lå. ”Pis om til jer selv”. Først efter en længere forklaring blev der udvist lidt forståelse for min helligbrøde.

Båden stod nu en uge på land, medens jeg fik en skibstømrer til at foretage den fornødne kalfatring og jeg fik overhalet motoren (tømt den for vand, skiftet olie, tørret tændingsanlægget og monteret ny batterilader). Båden blev sat i vandet igen, men jeg kunne ikke få liv i motoren. Igen stod en fisker på kajen og vrissede til mig ”Hvor længe skal du blive ved med at ligge der?”. Jeg måtte igen forklare, og

Der blev ikke meget tilbage af den oprindelige overbygning, da glasfiberen og de rådne dæksplanker og øverste bord var fjernet. Flere steder var der spartlet ud med linoliekit med klumper op til et kilo



bedyrede at jeg forsvandt, når motoren startede. Det gjorde den heldigvis om eftermiddagen, og jeg fandt min plads i havnen. Alt var godt – troede vi.

Det regnede meget indimellem. Alt indenbords blev vådt igen, selv hynderne blev gennemblødt. Den elektriske læsepumpe svigtede. Jeg skiftede ledningsnet ud, men på et tidspunkt kunne pumpen ikke mere og jeg måtte køre til Bønnerup for at lænse næsten hver dag. Båden kom på land til vinteren og jeg valgte at få den helt hjem, så jeg kunne kalfatre hele skroget og gennemgå den for de fejl og mangler vi nu havde observeret.

Der skulle lige skiftes et par bord...

Jeg opdagede et par bord, som ikke så godt ud og kontaktede Grenaa Skibsværft. Jeg fik et overslag på 15-20 tusinde kroner for at skifte de par bord, der var dårlige. De penge havde jeg ikke lige, så jeg begyndte selv at fjerne de dårlige bord. Det blev forår og sommer, og jeg besluttede at skrabe alt maling af skroget. Herved konstaterede jeg at det øverste bord ikke havde det godt – der var råd i kanten mod skandækket. Jeg skruede listen af og opdagede at vandet løb ud under glasfiberen. Jeg løftede forsigtigt glasfiberen, det sad slet ikke fast, og konstaterede at skandæk og dæk var råddent. Da vidste jeg, hvorfor alt indenbords blev vådt. Derefter fjernede jeg glasfiberen på dækket og senere dæksplan-

kerne, da det meste var råddent. Selv ruffet, hvor glasfibern gik til, var råddent og ødelagt. Flere steder var der manglende træ i bord og planker der bare var spartlet ud med linoliekit. De største klumper vejede op til et kg. I løbet af sommeren byggede jeg en presenningshal til båden – den ville ikke have godt af for meget sol, vidste jeg.

Sommeren 2005 gik, men fast besluttet på at få båden i vandet fik jeg i efteråret kontakt til en skibstømrer, der kom og så båden. Han gav mig et overslag på de nødvendige reparationer. Det var dyrt, men jeg lånte pengene og gav mig derefter til at fjerne dæk, ruf, motor og al anden aptering. Jeg har aldrig tidligere mødt så meget fugemasse og råd, som jeg gjorde. Kølen blev afmonteret. Der var kun en enkelt kølbolt, der ikke var tæret helt over. De resterende vred jeg over. Der var brugt gevindstænger som kølbolte!

Båden blev først på sommeren 2006 sendt af sted til ”værftet”. Jeg brugte sommeren på at restaurere roret og få kølen slebet ned og malet med epoxymaling, mens jeg spændt ventede på at få min båd nyrestaureret tilbage.

Nu skal det være

Dagen oprandt. Kranbilen holdt på adressen – min båd var tilbage. Glæden blev dog kort. Som båden hang der i luften, på vej over på sin plads på kølen, skete det. Egeplanken under båden slap 10 cm. i stævnen. Hedder det ”dødtræet”? Nå, men der var ikke andet at gøre, end at sætte båden ned på nogle klodser på kølen. Kranbilen kørte, og jeg inspicerede reparationerne.

Jeg husker, at jeg var skuffet, vred og meget ked af det, da jeg efterfølgende grædende gik gennem haven ind til

Inga. Jeg havde været naiv og stolet på andre endnu en gang.

Beskadigede svøb var savet over og der var limet stykker på 10 cm nyt træ i. Det samme gjaldt de knækkede spanter. Flere steder var der skarret stykker i bordene mellem to svøb. De to bord, der var skiftet i hel længde var udskiftet med lærketræ og ikke som oprindeligt Oregon Pine. Ikke nok med det, er de 5 mm tyndere end originalt. Der er 5 mm større noter end bordene de støder op til, og noterne er alle falske og alt er klistret ind i epoxyilm.

Båden står endnu i sit telt op ad hobbyværkstedet. Der er indkøbt rustfrit stål til kølbolte og en egeplanke til udskiftning af ”dødtræet”, men jeg er gået i stå, og der er ikke sket noget de sidste to år.

Hvad skal der til, for at skibet bliver fuldt sejldygtigt igen? Kan det overhovedet betale sig, at ofre flere penge på projektet? Skal jeg erkende, at jeg ikke magter opgaven og skrotte endnu et stykke kulturarv?

Hvorom alt er, ”Berg” står stadig i sit telt op ad mit værksted. Jeg kan se ud til hende gennem porten og mindes konstant om mit strandede projekt, ikke mindst de faste afdrag i banken på både køb og reparation. Apatien vokser og jeg får mindre og mindre lyst at tilbringe tid i værkstedet, endsiges komme ned i den del af haven. Jeg har et problem som skal løses snart.

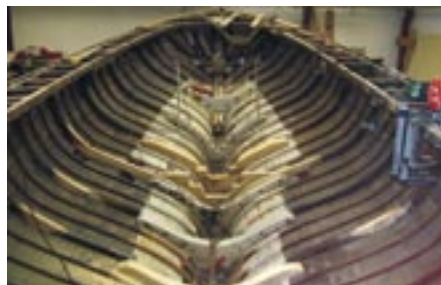
Findes der blandt bladets læsere nogle, der vil, kan og tør hjælpe mig videre med råd og vejledning? Så vil al henvendelse være velkommen.

Med venlig hilsen

Peter Jakobsen peter@allelevs.net



Når vi kommer så tæt på, kan vi ligefrem lugte råddet



Her har skibsbyggeren indsat en del nyt træ, – men er udførelsen god nok?



Det er ikke ligefrem præcisionsarbejde, skibsbyggeren har præsteret

Hvordan man (gen)finder glæden ved at sejle

Eva Noer Kondrup har fra "Passat"s vinterleje i Christianshavns Kanal tilsendt os denne vinterhilsen, inspireret af Peter Jacobsens beretning i sidste og i dette nummer



Ja, jeg skal være den første til at indrømme, at sejllivet har sine kriser, og at det sommetider kræver en vis overvindelse at finde glæden frem igen...

Der er to hovedområder, der, som illustreret i dine to artikler, skal være i orden, men som bare ikke altid er det: det sejladsmæssige og selve fartøjet.

Indlevelse

For at begynde med det sidste: fartøjet.

Der er simpelthen kun en eneste ting at gøre på det punkt, nemlig at lære sin båd at kende og så stå ved den viden, man har fået. Kendskabet til båden er et forhold på godt og ondt, og det udnytter man til at bedømme hvilket 'sejladssrevir' man har at gøre godt med.

Hvis der er masser af dårlige bord, dubiose bundstokke og en tvivlsom rig, ja, så er det smartest at nøjes med lidt kystsejlads, gerne inde i en fjord. Og med kystsejlads menes her, at man holder sig så tæt på land, at man med nogen sikkerhed kan 'parkere' båden og vade i land, hvis det værste skulle ske. Selv den slemmeste skodbåd har på den måde udnyttelsesmuligheder, og når man ved præcist, hvor svag-

hederne er, kan man beregne ruterne ud fra det. Min gamle båd havde det fx rigtig, rigtig dårligt med alt der hed bagbords halse foran for tværs, og det havde klart indflydelse på min sejladspanlægning.

Generelt er det godt sømandskab at holde sig klar af læ kyst, men igen, hvis båden alligevel i nogen grad står til skrotning og man selv er sikker på at kunne redde besætningen i land ved at sejle båden ind på kysten, jamen så udnyt det dog. Man kan også være i den heldige situation, at man under relativt beskyttede forhold har opdaget, at skodbåden faktisk ikke bryder sammen ved særlige belastninger, igen, udnyt det.

Omvendt: har man en båd, som man gennem en årrække har kunnet stole på, og hvor vedligeholdelsesniveauet er under kontrol, jamen, så sejles der da bare derud af.

Tålmodighed

Der er dog én ting, der kræves for at vide, hvordan det er fat. Tålmodighed. Båden testes på hver eneste sejlad, og selv den mindste tur ud og ind af havn kan give anledning til ny viden. Sæt dig ned om læ, mens du lader nogen tage roret, hvor kommer vandet rent faktisk ind?

Tro mig, der er ikke en båd som er i perfekt stand. Både med lakeret fribord tager vand ind, når samme fribord bare dypes nok. Folkebåde har et svagt sted hvor stævntræ møder køltræ. Gamle samlinger arbejder sig løse i søen, ventiler kan svigte osv. osv.

Det handler m.a.o. ikke om at gå ombord i sin båd og "lege bil". I hvert fald ikke medmindre, man er den type som observerer og analyserer og reparerer alle enkeltdele af sin bil. Ifølge søvejsreglerne er skipper ansvarlig for bådens stand, og dette skal tages helt bogstaveligt. Det er faktisk ret ligegyldigt, hvad andre siger om ens fartøj, lige meget hvor vidende de er, man må selv bedømme det i.f.t. de forventninger, man har. Med omhu gennemgås hver detalje og

man lader fantasien spille med, hvad nu hvis... Og igen, her hjælper det med tålmodighed, ikke den tålmodighed hvor man lukker øjnene for realiteterne, men rigtig tålmodighed kombineret med hudløs ærlighed.

Så kan man, som sagt, få stor fornøjelse ud af selv en mådelig båd. Og undgå en anden fælde, nemlig den klassiske "nu skal alt ordnes", hvorefter dækket skrælles af, bundstokkene hives ud osv., og man ender op med aldrig at få samlet det hele igen.

Den slags projekter er der alt for mange af, og det er synd, når båden egentlig var anvendelig og reparationerne kunne være fordelt ud over flere vintre, så sejladsen var på plads i sæsonen(!)

Glæde

Der er altså ingen grund til ikke at være glad for sin båd, næsten uanset hvilken stand den er i.

Mine erfaringer med det første, det sejladsmæssige, er, at det er rart at have en formaliseret uddannelse i ryggen. Det er nemt at komme i nærheden af et kursus der giver duelighedsbevis, og der er egentlig ikke nogen undskyldning for ikke at gøre det. Alene at blive overhørt i lidt sømærker, det kan vist ikke skade..?!

Endvidere er erfaring selvfølgelig ikke at kimse af, og erfaring kan opnås i mange relativt beskyttede sammenhænge.

Med beskyttede sammenhænge mener jeg ikke nødvendigvis let vejr. En 12-13 m/s, hvor man sejler til nærmeste nabohavn med sejlene rebet hjemmefra og nøje visualisering af havnemanøvrerne på forhånd, den slags er guld værd. Eller fx at forsøge at presse båden til tophastighed, mens man sejler frem og tilbage udenfor hjemhavnen og indimellem dypper fribordet noget så grundigt, yihaaah!

Erfaring

Erfaring opnås ved at have sejlet med forskellige både i forskellige vejrtyper og derved have oplevet 'situationer'. En situation kan fx være en grundstødning, hvad gjorde besætningen ved det?

Det kan være alt muligt, alle de småting der hele tiden går i stykker under sejlads, man ser at det hører med. Manøvrer der pludselig skal udføres, fordi en supertanker er

dukket op ud af ingenting...osv.osv.

Det ligger i sagens natur, at gasteri er vejen frem, når man gerne vil samle erfaring til at sejle som skipper. Ligesom erfarne gæstegaster ombord på ens egen båd også altid kan levere nogle konstruktive indspark.

Det giver også en dejlig indføring i hele kulturen omkring dette at sejle. Man opdager, hvordan fx en simpel ting som aflytning og fortolkning af vejrudsigter er et helt ritual med alle sine små hyggelige detaljer. Radioen findes frem og tunes ind, der skrives på en lap papir, mens alle sidder andægtigt stille. Så snart den slår over i uinteressante farvande, slukkes radioen, og nu er der straks en levende diskussion af, hvad der så skal menes om det(?) Så får man chancen for at høre alle de mulige og umulige vinkler på vejrforholdene ift. båden og hele afbalanceringen af muligheder og begrænsninger.

Letsind

En aften ombord med let forhøjet stemning, pludselig udbryster en af gasterne: "Arjh, hvad med at sejle til Bornholm engang, det ku' være så fedt", hvorefter skipper, der går og roder med noget ude på fordækket, straks replicerer: "Det har jeg s.. mit liv for kært til". Der grines hæmningsløstovre på nabobåden, men der er ikke gået skår af nogen. For selvfølgelig kan man sejle til Bornholm med det rette fartøj og en passende erfaring, men det er jo bare slet ikke det det handler om...





6mR KC 12 (D55) Ca Va

Af: Randy Cunningham

The International Six Metre Ca Va came into existence in 1938 as K.D.Y. 1938, being a club boat for the Royal Copenhagen Yacht Club. She was designed by the well known Danish designer Baron Wedell von Wedellsborg and built by E. Nordbjaerg A/S.

She took on the name Ca Va later in the 1938 season when a Hr. (Mr.) Wald-Hansen took ownership.

Like a number of boats in Denmark, Ca Va lost her lead ballast keel for the occupying Nazi war effort during that time. Post War, she received a composite ballast keel of lead, armor plate and iron as lead was in short supply. This keel remains in place today and has served her well in hundreds of competitions and thousands of miles of sailing.

She was brought to Vancouver, Canada in late 1953 and was registered there in early 1954. The two new owners were the very well known Vancouver racing sailors, Sid and Phil Miller sailing out of the Royal Vancouver Yacht Club. The 6mR class was becoming popular in the area and for a time period became the most competitive class through the Fifties and into the early Sixties. A number of whom were to become Canada's top sailors, would compete on these Sixes as juniors. Among them were Olympic bronze medalists Dave Miller and John Ekels as well as Olympian Stephen Tupper, now an International Racing Judge.

During the forty years the Millers owned Ca Va, she competed in many races and with her skilled owners, she won many of them. She also competed twice at the World Championships in Seattle during the Seventies.

My initial exposure to Ca Va came sometime in the early Sixties when, as a small lad, I would walk the docks the Yacht Club just to view these graceful vessels. Ca Va was always so distinguishable as she was painted a light blue rather than the ubiquitous white. When I was to search

Dansk båd i Canadisk farvand

af Jacob Frohlich

Som jeg oftest plejer, gennemser jeg markedet for ældre danske lystfartøjer. Vi er alle bekendt med, at mange af vore fartøjer blev eksporteret til udlandet efter anden verdenskrig, hvilket også er tilfældet for denne båd. Ikke en hvilken som helst båd, men en ægte dansk velholdt 6 mR båd fra 1938. Oven i købet til salg !

Da min nysgerrighed for disse både (nærmest) ingen grænser kender, måtte jeg naturligvis kontakte ejeren for at høre nærmere på båden. Da jeg selv er studerende og hverken ejer tid – eller for den sags skyld besidder en gudbenådet bankkonto – vidste jeg på forhånd at det ikke blev min tur for et ejerskab i denne omgang. Men budskabet om, at en sådan båd var at erhverve måtte ud, for jeg så gerne båden tilbage til Danmark, hvor den hører hjemme.

Jeg mailede frem og tilbage med ejeren og vi blev enige om, at budskabet bedst kom ud, ved at skrive en artikel i vores prægtige medlemsblad. Derved kunne budskabet komme ud til den helt rigtige kreds og forhåbentlig kunne Ca Va finde en ny ejer herhjemme?

Jeg bad derfor Randy om at skrive en lille artikel om Ca Va's historie. Her kommer den så, skrevet med Randy's egne engelske ord. Jeg synes, de taler bedst for sig selv!



for my own Six Metre it would be Ca Va that I would come across in 1999. The Millers had sold the boat in 1994 and it had gone to the town of Comox on Vancouver Island where again she continued her racing exploits.

After acquiring the boat, I raced her for the remaining part of the 2000 season and then hauled her for a major refit at the yard of Mark Wallace on Vancouver Island. By this time she required some lengthy repairs and amongst other things the entire stem was replaced as was the horn timber and transom. All the floors fore and aft were replaced as was the mast step, aft deck and deck frames and about twenty planks. The cockpit coamings were replaced, two rings frames installed and the deck was covered in fibreglass and epoxy.

She was re-launched in the fall of 2001 when she was lucky enough to win her first race. Ca Va has been racing every season since and has made a number of trips to the Seattle area where the class continues to flourish. The boat also provided me with the highlight of my sailing career when, racing the boat at an evening race in 2005 with Olin Stephens watching from close by in a following boat, we

got the boat to the line in first place. His personal congratulations afterwards were more gratifying to me than winning a world championship.

Ca Va is now looking for a new guardian and it is hoped that her racing career will continue for many years. She has always been a racing boat and has never been modified with any cruising features. She still retains her three cockpit layout which we have found to be very safe and practical...at least with a full crew compliment.

Dette var Randy's ord. Er man interesseret i båden, kan man kontakte Randy Cunningham pr. email: rcontrack@telus.net

Det bør i artikelens sammenhæng ligeledes nævnes, at Ca Va ikke er den eneste danske 6mR der er til salg for tiden. På hjemmesiden www.6mrnorthamerica.com finder man ligeledes Kitzita II (Knud Reimers konstruktion) samt KDY 1930 (Wedellsborg konstruktion, ex. Amaryllis) til salg. Altså i alt hele tre danske seksere. Hvor kunne det være rart igen, at have bådene på Dansk farvand, da vi ikke har mange tilbage herhjemme mere.

Husky fra 1960 sælges

Nyere mast, 8 hk Mariner
2 sæt sejl. Ligger i vandet.

Trænger til kærlig hånd.

Pris ca. 15.000,- kr.

Lars Enghuus

Lyø

23454757 / 62692500

Fra Redaktøren:

Den norske Klassisk Treseiler Klub

Vi fik en nytårshilsen fra Klassisk Treseiler Klub med ros til vores blad (hvilket jeg jo ikke er ked af).

Det gjorde mig opmærksom på deres hjemmeside, som er helt fantastisk. Kig selv i arkivet, der er guld i dynger.

Ikke mindre imponerende er deres blad, Klassiske Linjer, som man kan downloade som pdf-fil direkte fra hjemmesiden. Her er blandt meget mere spændende beretninger om deres berømte konstruktører og værfter – et rent maritim-historisk skatkammer.

Du finder dem på :

<http://klassisktreseilerklubb.blogspot.com/>

God fornøjelse med læsningen....



EFTERLYSNING – TOTO

42 fod motorbåd fra 1938 efterlyses (her kan bringes reference til jeres register). Min farfar, dengang bosiddende på Tåsinge, var indtil ca. 1982 ejer af Toto og solgte skibet til Jens Madsen i Grenå. Jens Madsen solgte igen skibet ca. 1995, formentlig til en ejer ved Silkeborg søerne. Siden har jeg ikke kunne spore skibet.

Jeg har rigtig mange gode minder fra min barndom med Toto og vil gerne i kontakt med de nuværende ejere. Henvendelse til

Bjørn Andersen
Gurrevej 447, 3490 Kvistgaard
mail : ba@noliac.com
tlf : 4042 9234

Bådoplysninger

Evt. bådnr. _____

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: _____

Sejlkлуб: _____

*Indsend gerne en kopi***Bemærkninger:** *Brug evt. nyt papir* _____

Evt. medlemsnr. _____

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr. og by: _____

Telefon nr.: _____

Email: _____

Sendes til:

DFÆL

c/o. Ove Juhl

Udbyvej 37

4780 Stege

Email: register@defaele.dk*Medsend gerne foto og bådens papirer evt. digitalt eller i kopi*

Svendestykke eller mesterværk?

Det forlyder, og som dette spionfoto viser, er bådbygmester William Jensen ved at færdiggøre en ny jolle på værkstedet. Den skulle efter sigende være en forstørrelse – og en videreudvikling – af hans eget svendestykke fra for mere end 50 år siden. Det har ikke været muligt at få nogen kommentarer fra mesterens egen mund, men billedet taler jo også for sig selv....

