



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 100 maj 2009



Fra forsømt til fantastisk

DFÆL har nu udsendt 100 blade



DFÆL·bladet
Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 100, maj 2009

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

Gorm Boa
gorm@boa.dk, 3963 0952,
eller bladet@defaele.dk

Annoncepriser

Helside 800,-
Halvside 500,-
Tredjedel side 400,-
Fjerdel side 300,-
Andre formater efter aftale.
Rabat ved gentagelse.
Medlemmer 50 % dog ikke
forhandlerannoncer

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, carulan@privat.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

Catja Beck-Berge
Kildegårdsvej 42 st.
2900 Hellerup
Tlf. 3511 3839
Email: catjabeck@hotmail.com

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

Fredrikshavn Træskibslaug

Birger Bredkjær Pedersen
Kong Chr. Alle 11
9900 Frederikshavn
Tlf. 98430731
Email: birger-bp@webspeed.dk
Web: www.skibslaug.dk

Forsidefoto:

Efter et halvt år på værft fremtræder Sylvig som en ny, meget smuk motorsejler

DFÆL-bladet – nu med redaktionsudvalg



Bladredaktionen markerer det lille jubilæum med 100 udkomne numre ved at udvide besætningen. Stig Ekblom (til højre) og Gorm Boa (i midten) fortsætter fra sidst, og herudover deltager Eva Noer Bondrup med nytænkning om sejlbåde og sejlads i kunsten og naturen, samt Carl-Ove Thor, som tiltrådte ved generalforsamlingen, Han vil bidrage bl.a. med stof Fyn og Jylland.

Nye medlemmer

Støttemedlem

Bjørn Andersen
Gurrevej 447
3490 Kvistgaard

Støttemedlem

Jan Bay Johansen
Frits Sybergsvej 17
5600 Fåborg

Støttemedlem

Jesper Ginnerup
Helenevej 32
5000 Odense C

Passat, Spidsgatter

Kurt Viborg
Alkenvej 67a
8660 Skanderborg

Fri, 26 m² Spidsgatter

Poul-Jan Petersen
Strandgårdsparken 196
5600 Faaborg

Maj, Nordisk Folkebåd

Ebbe Cliford
Østerbro 4 st.tv.
4720 Præstø

Pippi Lotta, Storebro Electrolux

Laus Ravnsted
Blidahpark 16, st. tv.
Hellerup

Brandsø II, Motorbåd

Knud Aagesen og Tommy
Ravn
Vongevej 25
7300 Jellinge

Kalenderen 2009

9. til 12. juli 2009 i Stege: Sommerstævne

17. august: Deadline blad

6. til 8. august Svendborg Classic Regatta

28. til 30. august Korshavnstræf

2. november: Deadline blad

Sommerstævne 2010 ?

Sommerstævne 2011 Odense.

*Slippeknob fra Jens Kusk:
Håndbog i praktisk Somands-
skab.*

*Begynder som et læsejlstik,
men den ekstra rundtørn gør
det særdeles velegnet til at
binde i ankeret eller ankerkæ-
den*



Gunløg, Kutter

Blindes Sejlklub
Kragenæsvej 12B, Seden
Strandby
5240 Odense NØ

Isfuglen, Kutter

Charlotte & Michael Heuck
Provst Benzonvej 9, 1. Tv
2860 Søborg

Dione, Motorbåd

Claus Wohlert
Knabrostræde 13
1210 København K.

Amie, Motorbåd

Jacob Søndergaard
Inger Telvig
Nils Juels vej 20
5700 Svendborg

Josarie, Spidsgatter

Poul Christesen
Gyvelvej 3
8400 Rønne

Sommerstævne den 9. til 12. juli 2009 i Stege

Sæt kursen mod Stege

Stege havn er denne gang rammen om DFÆL's traditionsrige sommerstævne, som i år holdes 9. til 12. juli.

Det er Sejlklubben Møn, der inviterer. Alle sejl er sat, for at vi skal få et godt og hyggeligt sommerstævne. DFÆL håber, at rigtig mange vil møde op og nyde nogle hyggelige dage i den gamle middelalderby, Stege. Byen har et velbevaret forsvarsanlæg med bl.a. en bevaret byport, en stor kirke og byen er velforsynet med forretninger og gode spisesteder.



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Torsdag d. 9. juli

Stævnet starter klokken 16 med standerhejsning og velkomst. Om aftenen tændes sejlklubbens grill, så der bliver mulighed for at spise sammen enten på havnen eller i teltet. Efterfølgende hyggeligt samvær.

Fredag d. 10. juli

Efter den fælles morgenmad er det tid til bedømmelse og måling af både, for børnene og andre barnlige sjæle vil der om formiddagen være skattejagt med GPS.

Om eftermiddagen er der en guidet tur rundt i middelalderbyen Stege.

Ligesom torsdag bliver der mulighed for at spise aftensmad sammen.

Fredag aften afholdes der årsmøde for medlemmerne.

Lørdag d. 11. juli

Efter fælles morgenmad er der kapsejlad og tursejlad for motorbåde og andre, der ikke vil sejle kapsejlad. Lørdag aften er der festmiddag med uddeling af Harpunlog, plaketter mm.

Søndag d. 12. juli

Efter fælles morgenmad og præmieuddeling for kapsejladsen hales DFÆL's stander ned og stævnet afsluttes.

For dem med små både og dem, der kommer ad landevejen, vil der være mulighed for at slå telt op på havnen.

Tilmelding til sommerstævnet i Stege

Vi kommer:

Bådnavn (250 kr.):

Bådtype:

Sejlnr/mærke:

Hjemhavn:

Længde:

Ejer:

Adresse:

Postnr. og by:

Telefon:

Telefon (mobil:

Email:

Antal voksne (à 250 kr.):

Antal børn under 16 år (à 125 kr.):

Vi vil gerne have båden bedømt:

Vi vil gerne sejle kapsejlad

Evt NNL mål (ved kapsejlad):

Medbring gerne målebrev til stævnet

Vi vil gerne have båden målt til NNL:

Bemærkninger:

Sidste tilmeldingsfrist er søndag den 28. juni.

Tilmeldte både kan ses på hjemmesiden

Det er også muligt at tilmelde sig via hjemmesiden

Deltagergebyr betales ved ankomsten til Stege

Generalforsamling 14 marts i Troense

Massiv modstand mod krydsfiner

Efter en lang debat endte forsamlingen med at fastholde, at DFÆL er for træbåde bygget i massivt træ

Af Gorm Boa

En smuk vintersøndag på Hotel Troense med udsigt til Svendborg Sund, hvor starbåde krydsede frem og tilbage til ære for de godt 40 fremmødte medlemmer, holdt DFÆL den årlige generalforsamling.

Vi er nu 321 aktive og 38 støttemedlemmer, som bakker op om foreningen.

Der arbejdes for at intensivere samarbejdet med Træskibssammenslutningen, TS, og S sammenslutningen af mindre Erhvervsfartøjer, SME. Vi har rigtig mange fælles interesser.

Grøde i lokale initiativer

I forbindelse med Århus festuge bliver der arrangeret forskellige sejlads, som vi er velkomne til at deltage i. Der er plads til os i træbådshavnen.

Kjøbenhavnske Træsejlere har stor succes med torsdagskapsejladser sommeren igennem. Selv om vinteren foregår der en del. Se mere på: <http://www.defaale.dk/KTS/ktsforside.htm>

DFÆL er også med i arrangementet af Classic Regatta i Svendborg i begyndelsen af august

Der arrangeres Korshavn-træf sidste weekend i august.



Der måtte hentes ekstra stole til de mange fremmødte til generalforsamlingen



Nyvalgt i bestyrelsen Catja Beck-Berge flankeret af dirigenten Stig Ekblom og Carl Ove-Thor, der viste rundt i samlingen

Forslag til vedtægtsændringer

De mange ændringsforslag blev enten taget af bordet eller de blev nedstemt:

Foreningen kom ikke til at hedde »Dansk Forening for Ældre Trælystfartøjer«. Man mente heller ikke, at der er behov for familiemedlemsskab. (Det er i forvejen muligt at have to navne i medlemsregisteret). Forslag om at træbåden skal være mindst 25 år gammel er tidligere omarbejdet i vedtægterne.

Bestyrelsen lovede at gøre disse kriterier endnu mere klare.

Forslaget om at optage LA-krydsere og andre lignende krydsfirerbåde gav anledning til en lang debat. Men det massive træ bliver fortsat et kriterium for medlemsskab. Undtagelser (som stålbåde) skal behandles enkeltvis i bestyrelsen.

Lille udskiftning i bestyrelsen
Jacob Frölich blev erstattet af
Catja Beck-Berge.

Besøg på Danmarks Museum for Lystsejls

Efter generalforsamlingen havde vi mulighed for at besøge det næsten sæsonåbnede museum. Vi kunne også kigge i de ikke udstillede arkiver. De var så tæt pakket, at kun én kunne stå derinde ad gangen.

Bådhallen, hvor de ikke udstillede både står opmagasineret var et interessant møde med gamle kendinge og spændende projekter.

Carl-Ove Thor fra museet efterlyser interesserede, der vil sejle (og istandsætte) brugbare fartøjer fra museets store samling.



DFÆL-bladet er udkommet med 100 numre

At kalde dette blad nr. 100 er en sandhed med modifikationer, til at begynde med var det slet ikke et blad, men en medlemsudsendelse.

Den første medlemsudsendelse var ikke nummereret og indeholdt først og fremmest foreningens første register, herudover "Lidt af hvert" med en orientering om planlægningen af første sommerstævne i Fåborg 1980 og lidt køb- og salgs-annoncer. På dette tidspunkt var der 99 både i registret.



De første medlemsudsendelser var ikke egentlige blade

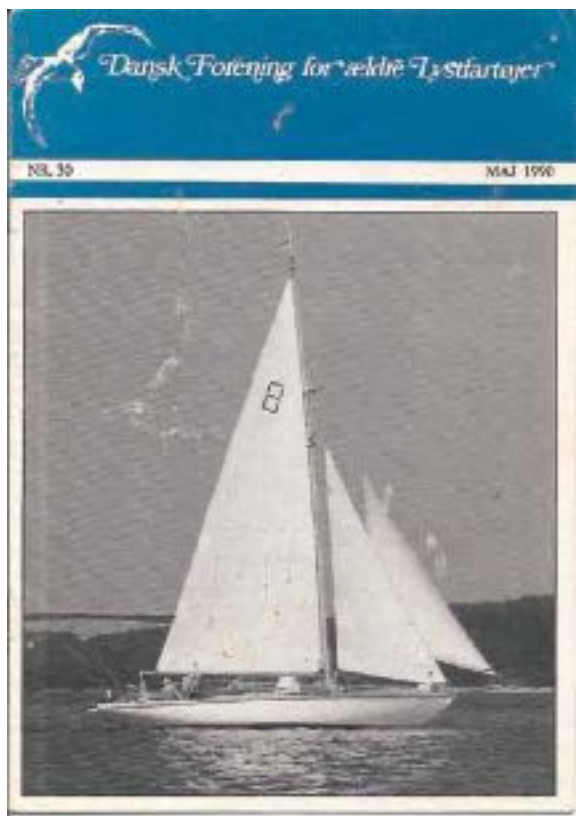
Først med nr. 4 bliver medlemsudsendelserne nummereret. I denne meddelelse kan man rigtig se, hvor stærkt, det gik i starten, det bliver nu oplyst, at der er over 200 både, der er medlem, dengang kunne ejeren ikke blive medlem, men kun båden... og der kan læses, at til det første sommerstævne i Fåborg var der mødt 90 både op!

Der står endvidere, at pressedækningen var fin, men at kun de egentlige sejlerblade glimrede ved deres fravær. Her er man mest optaget af at skrive om nye både, kapsejlsads o.lign., men glemmer alt for ofte at skrive om, hvad der egentlig rører sig i sejlerfolket..

Indtil nr. 15 var der, ud over indbydelser til sommerstævner, beretninger herfra og små notitser i "Lidt af hvert", ingen egentlige artikler, men i nr. 15 kan læses beretningerne om N-Bådene Cam Bai og Mistral. Dette nr. er også første gang, at bladet er i det kommende A5 format, men dog stadig betegnet som en medlemsudsendelse.

I de kommende medlemsudsendelser veksles der mellem bladformat og A4 ark, og der begynder jævnligt at være artikler i medlemsudsendelsen.

Nr. 29 ligner lidt et blad og er ikke betegnet som en medlemsudsendelse, bladet består af et foldet A4 ark. Heri kan læses, at der har været en afstemning om at få en slags bladfællesskab med KDY i bladet Sejlsport, men en udsendt afstemning resulterer i, at der indkommer 41 besvarelser, hvoraf 37 ikke ønsker at modtage Sejlsport, det skal også nævnes, at dette ville inkludere en ikke uanselig kontingentforhøjelse.



Første egentlige blad

Bestyrelsen tog dette til efterretning, men besluttede, at fremover skal kontakten til medlemmerne som hidtil være i form af 4 årlige medlemsudsendelser, dog udformet som et beskedent blad i A5 format. Indtil nu har der ikke været nogen rigtig redaktør, men den siddende bestyrelse, sikkert med formanden i spidsen, har stået for medlemsudsendelserne.

Hermed er en epoke slut, ikke flere medlemsudsendelser, og i maj 1990 udkom foreningens første blad.

Det blev også meddelt, at indlæg til bladet skulle sendes til Henning Wind-Hansen, foreningens daværende formand.

I blad nr. 32 kan det læses at Poul Silberg var redaktør. Intentionerne om, at bladet skulle udkomme 4 gange om året, holdt ikke helt, men der kom rigtig mange

læseværdige blade ud.

I blad nr. 39 kan det læses, at Poul desværre er blevet indlagt med en alvorlig sygdom, og redaktionen flyttes midlertidigt til Henning Wind-Hansens adresse, Henning og Hanne Nielsen redigerede fremover bladet, formelt fortsatte Poul Silberg dog som redaktør til ca. blad nr. 45.

Bladet uden navn!

Hanne Nilsen, der blev bladets praktiske redaktør skriver i blad nr. 45, september 1995 – et blad uden navn.

Masser gange har jeg været ude for at skulle tale om bladet, hvilket? Nåh, Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer blad.

Hanne havde modtaget et brev fra Henrik Effersøe, der foreslog at lave en konkurrence om et navn til bladet, Henrik foreslog selv Pæleormen. Da konkurrencen blev udskrevet i blad nr. 46, kom så forslagene, og der var mange: Pæleormen, Mågereden, Sejleren, Spantet, Mågesejleren, Veteransejleren, "De Fæle", Båden og Mågen. I næste blad blev forslagene så præsenteret, og der var en stemmeseddel.

Hanne skriver så i næste blad.

Det var en trist redaktion, der skulle opgøre afstemningen omkring et nyt navn til vores blad. Foruden bestyrelsens forskelligartede ytringer var der kun indkommet 12 brevstemmer.

Stemmerne var ligeligt fordelt med nul, en og to, og en enkelt stemme på et nyt forslag Egespantet. Så i denne omgang blev det opgivet at give bladet et navn.

I blad nr. 45 startede også en ny artikelserie, Stafetten. Én startede og skrev en artikel om sin båd og sluttede så af med at give stafetten videre til en ny båd ejer.

I blad nr. 47 februar 1996 meddeler Henning Wind-Hansen, at han går af som formand og i nr. 48 går Hanne Nielsen af som redaktør. Hanne og Henning skal nu efter mange år som formandspar til at holde sommerferie og på langfart med Tabano. Samtidig forsvinder den blå farve, der hidtil har prydet bladets forside. Den nye formand blev Philip Brandt. Fra nr. 49 overtog journalist Sanne Wittrup og layouter Gorm Boa redaktionen.



Nye tider

I nr. 50 skriver redaktionen, Det er ingen sag at lave et spændende blad, når man modtager så mange gode bidrag! Tak for det – Vi håber det forsætter!

Redaktionen gik også for alvor ind i den digitale tidsalder, MEN redaktøren vil meget gerne have indlæg-gene på diskette, hvis muligt...

Et enkelt lille hjertesuk blev det dog også til, DE fine bidrag til trods er dette nummer dog stærkt præget af formandens overvældende mængde af forenings- og struktur-stof. Han HAR lovet, at det snart vil ebbe ud – og redaktionen er rede til at tage ham på ordet!!



I bladene kan det læses, at 1997 er et turbulent år. Den nye formand er smækfuld af ideer og nye tiltag, set i bakspejlet var nogle af dem fornuftige nok, men det nytter ikke noget at buldre frem, når den øvrige bestyrelse ikke er med, i hvert fald ender det hele med et brag, en ekstraordinær generalforsamling og en ny formand, Knud Isager. Sanne Wittrup fortsætter, og Hanne Nilsen er igen med i redaktionsudvalget.

I blad nr. 53 kan man læse, at Bent Aarre blev udnævnt til æresmedlem, den første i foreningens historie.

I blad nr. 55 opfordrer redaktøren til brug af internet.

I blad nr. 56 kan det læses, at bladet er forsinket på grund af strejke. Heri bliver Hanne Nielsen også takket for sin tid som layouter.

Den nye layouter er "Den Gale Halse"!

Fra blad nr. 58 er det Michael Christensen, der er redaktør.

I nr. 60 er der en god debat om, hvor vores sommerstævner skal holdes, det bliver foreslået, at vi fremover holder sommerstævnet i en fast havn, og nogle mener, vi skal forsætte med at komme omkring i landet.

Layout laves i fællesskab af Michael Christensen og Jens Poulsen, Jens stod også bag "Den Gale Halse", der hidtil havde lavet layout.

Fra nr. 66 stod Michael Christensen alene både for redaktion og layout, og det skal bestemt ikke ligge Michael til last, men det ses tydeligt, hvilken betydning det havde, at der hidtil havde været nogle med forstand på layout på bladet, heldigvis kom Michael hurtigt efter det.

Michaels sidste blad blev nr. 74, herfra overtog John Rauth Knudsen, der nu både var formand, redaktør og layouter...

I beretningen for 2002 konstaterer John Rauth Knudsen: Bladet bliver ikke bedre end medlemmerne gør det til, ingen indsendte artikler = lille blad.

Fra blad nr. 77 overtager Simon Hansen redaktørposten, han lavede også selv layout, og som noget nyt indførte Simon boganmeldelser, bladet kom også til at

bære præg af, at det nu igen var en journalist, der kom til. Det kan også konstateres, at fra nu af kom bladet til at udkomme regelmæssigt, hvilket hidtil ikke havde været kutymen.

Bladet får et navn!

På forsiden af nr. 86/2005, står der lige pludselig DFÆL-bladet, Simon havde uden at spørge nogen stille og roligt givet bladet et navn. I øvrigt beklager Simon sig over et nyt problem: Det er svært at få plads i bladet til alle nyindmeldelserne, og det konstateres at medlemstilgangen er stigende med 48 nyindmeldte i 2005.

Bladet skiftede format til det, I kender nu, og Simon fik skabt et smukkere blad. Men også Simon måtte indse, at det er et stort arbejde at samle og redigere et blad, så

efter en forespørgsel kom Gorm Boa tilbage som layouter.

Fra nr. 97 overtog Stig Eklblom redaktionen og det kvadratiske blad stadig med Gorm som layouter. Og efter samtaler og nye tilbud fra Svendborg Tryk, kan vi for en beskedent merpris udgive DFÆL-bladet med alle sider i farver. Det har været trist at se alle de flotte både på billederne gengivet i grå nuancer.

Trods de nye tider med internet og hjemmeside er foreningens interne og eksterne kommunikation stadig bedst tjent med også at have et trykt blad. Men elektronikken bliver mere og mere værdifuld, selv for os med de mange århundreders træbåds-tradition.

Samlet set har vi nu i mange år haft et godt blad. Se her hvad der blandt andet har været bragt igennem årene:

Indholdsfortegnelse DFÆL's blad

Nogle af de artikler, som har været bragt i bladet

Nr. 15

Cam-bai og Mistral, N båd, Mogens Hansen

Nr. 16

Astral, 38m², Gorm Boa, Turberetning

Nr. 19/20?

Sindbad II, Mogens Hansen

Nr. 22

Bon-Ami, gaffelrigget spidsgatter
Swift, Turberetning

Nr. 28

Rollo, 38m², Sonja Walsted, Turberetning

Nr.30

Heto, 30m², Axel Johansen, Turberetning

Nr. 31

Alk III, 45m², Lisbeth og Per Bjerken

Nr. 32

Lydia, Ketch, Lars Ertner

Nr.34

Havfruen, Philpil Brand
Georg Berg, Erik Storch

Nr. 35

Whimbrel, Frank Kongerskov
Er 122,- kr billigt, Lars Ertner

Nr. 36

Runa,
Viffert, Danabåd, Jørgen og Lisbeth Kofoed

Nr. 38

Krabat, 30m², Keld H. Olsen og Elsebeth
Møller

Nr.39

Bejdse, Philpil Brand, Vedligeholdelse

Nr.40

En Dana-kutter, Ove j. Kofoed

Nr.42

Kajø II, Motorbåd
Alk III, 45m², Lisbeth og Per Bjerken
Njaden 55m² Sk. Kr., Calmar Nielsen

Nr.45

Sindbad II, (stafetten) Steffen Helmuth
Neptun 55m² Sp. Hanne Nielsen

Nr.46

Spray, (stafetten) Helge Møller

Nr.47

Elisabeth, Sp. Del 1, (stafetten), Bent
Sørensen



Nr. 48

Elisabeth, Sp. Del 2, (stafetten), Bent Sørensen

Nr. 50

Fru Madsen Ole-båd, Bent Aarre

Nr. 51

Emma, MOD, (stafetten), Jesper Jacobsen
June, Drage, Bent Aarre

Nr. 52

Opmåling, Mads Lildholdt
Aida 6mR Jørgen Jensen

Nr. 53

Pan, Sp, Bernt Kiær, Turberetning
NV 9, Optimistjolle, Lisbeth Kofoed

Nr. 54

Oui Oui, 6mR, SW
Restaureringen 6mR, Bent Aarre

Nr. 55

Sif, Kutter, Torsten Dahl, Turberetning
Susan, Sp. Peter Lorin
Tai-fun, 8mR, Portugal, SW

Nr. 56

Springeren, 30m², (stafetten), Hans Steffensen
Sekita, NK, SW

Nr. 57

Strathendrick, 7mR, (stafetten), Kirsten og
Palle Andersen
Bejdse, Jens Poulsen, Vedligeholdelse
Rep. af svøb, Lars Gottschalksen

Nr. 58

Linietegning, del 1, Mads Lildholt
Ny dæksbeklædning, John Garling,
Vedligeholdelse
Epoxy, Allan Schmeltz, Vedligeholdelse

Nr. 59

Frivagten, Sp, Ketch, (staffeten), Stehen
Nielsen
Linietegning, del 2, Mads Lildholt
Linolie, Søren Vadstrup, Vedligeholdelse
Vuska, Helsingørjollen, Lisbeth Kofoed
Maj Britt, Drage, Harry Holm, Sjælland
Rundt

Nr. 61

Marsk, NK, Stig Ekblom

Nr.62

Aida, 6mR, Jens Poulsen
Scherzo, NF, Jørgen Heidemann, Turberetning

Nr. 63

Hov-Hov, Sloop, Erik Hjere-Lindby

Nr. 64

Corinna, NK, Klaus Petersen

Nr. 66

Turandot, Kragejolle, Mikkel, Sk. Kr.
Tordenskjold, Kutter,
Kitten, Limfjordssjægt, Viffert, Dannakutter

Nr. 67

Annie, Kragejolle, Ulla og Emil "Miller",
Andersen
LaMouette, Connie og Frank Bøgh

Nr. 68

Tertius, 9meter,
Hiawatha, Finsk Kystkrydser, Christina
Gottlieb
Juvel, NK, Gunnar Kristensen
Heady, Ay-Ay, Ecco, 30m² Sp. Torben Holm

Nr. 69

Ambition, Leif Jensen og Thomas Rasmussen
Medlemskab, Jørgen Heidemann
Gril ombord, Michael, foto Stig
Pæleorme, Sanne Wittrup

Nr. 70

Yawlen Najaden, Frank

Nr. 71

Trim din båd,
Pan, Spidsgatter, Bernt Kiær

Nr. 72

Er der vand i havnen, rejseberetning,
Lisbeth Kofoed

Nr. 73

Motorinstallation, Michael
Mau Ming, Barry Pope
Træskibspladsen Fåborg, Michael

Nr. 75

Nordisk Krydser, Ove Juhl

Nr. 76

Undine,
Saxon genopstår, Simon Hansen

Nr. 77

Callina,
Bogameldelse At renovere træbåden

Nr. 78

Tumlaren, Simon Hansen

Nr. 79

Hakahala, Ove Juhl
Folkebåden Sulen, Keld Pedersen
Bogameldelse Bådebygning, Bruno Jensen
Do. Johan Anker
Do. Svenske træbåde
Gåsen på kajen, Folkebåden Scheizo,
Skipper Skumskæg
En ny Tamlare på vej, Simon Hansen

Nr. 80

Historien om Hesters båd, Ove Juhl
Sinkadus genfødt, Simon Hansen
Med mågestanderen i sallingen..., Karin
Poulsen og Claes Erikson

Nr. 81

Du kan hjælpe med at redde de gamle både,
Simonhansen
En sommerhilsen fra Hou, Tertia, Ove Juhl
Lærred på dækket, Simon Hansen

Nr. 82

Historisk dansk båd fundet i et skovbryn,
Havlit, Simon Hansen
Det var der en grund til.. Gorm Boa
The Scandal Beauty Trophy, Stockholm,
Ove Juhl

Nr. 83

Triton, Chalup, Simon Hansen

Storviltjagt på Roskilde Fjord, Gorm Boa
Min båd er en jollekrydser, Jens Peter
Burmester

Nr. 84

Foto NK Corinna
Bundmaling og plæeorme, Jørgen Heide-
mann
Dus med duen, Gorm Boa
Bådportrættet, LA-krydseren, Simon
Hansen
Esmeralda skal til Holland, Svend Erik
Sokkelund
Træf for 10. Gang, Korshavn

Nr. 85

Konfirmandbåden, Finn Johannessen
Spidsgatter hjem fra USA, Fri, Henrik
Effersøe

Nr. 86

Dyst til stregen om Øresundsmesterskabet
Lim og lister i fribord, Marie og Ove Juhl
Og hvad kan vi så lære af det, Gorm Boa
Er Sæsonen da allerede forbi? Jørgen
Heidemann

Nr. 87

Bette Ole, Merete Strøbech
Helsingør-jollen
Sommertogt til Sydhavsøerne 1963 1. del,
Lisbet Kofoed

Nr. 88, på bladet står Nr. 86!

Jollen fik nyt liv, Ole Ingvor Olsen
Gengangeren i Korshavn, Jørgen Heide-
mann
Sandvig anduves 1963 2. Del, Lisbeth
Kofoed

Nr. 89

Nina Swell, Simon Hansen
Nyt liv til Vajo, Philip Wilstrup
Dere lå jeg i vandet og båden sejlede væk...
Flot arrangement i Sønderborg, Jørgen
Heidemann
Finn i Løgstør har gang i træbådene, Simon
Hansen

Nr. 90

På sommertogt til Svendborg og Laboe,
Marie og Ove Juhl
Willians værksted, Simon Hansen
Nyt register på hjemmesiden, Ove Juhl
Nådlimning i det små, Jørgen Heidemann
Nr. 91
SSB Båden Margot II, Simon Hansen
På Sommertogt med Abelone III, Folmer
Teilmann

Nr. 92

SSA-Båden, Simon Hansen
Tandlægen sejlbåd Tandra II, Simon Hansen
Da jeg mødte Alfred Benzou
På sporet af en folkebåd, FD3, Jørgen
Heidemann
Træbjærene forbydes alligevel ikke
Kommentar om SSB-båden, Max Vinner

Nr.93

Skarpsno, Simon Hansen
Ragatta Svendborg, Jørgen Heidemann
Kunsten at sejle ud af en havn, William
Thomassen
Gamle Amandas sommertogt F D88, Eva
Noer Kondrup
Kommentar til SSB- båden, Hugo Hørlych
Karlsen

Nr. 94

De dejlige Malarbåde, Simon Hansen
På jagt efter Lykke-Per II
Tre piger på togt, del 3, Lisbeth Kofoed
6 års forsøg med linolieprimer, Simon
Hansen
Kommentar til SSB- båden, Max Vinner
En hel ny måde at bygge trædæk, Simon
Hansen

Nr. 95

Når fribordet får linoliemaling, Simon
Bordal Hansen
Mod hjemlige farvande del 4, Lisbeth
Kofoed
Læserne Skriver Ove Juhl

Nr. 96

Oui Oui & mR, Henrik Effersøe
Hvor længe holder er limet bladskæring,
Jørgen Heidmann
Helge blev æresmedlem, Ove Juhl
Gamle Fie, Ove Juhl
Viffert oplevelser sommeren 2007, Lisbeth
Kofoed

Nr. 97

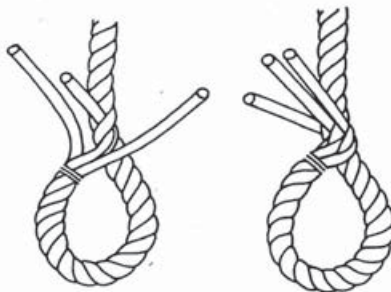
Værfter eller værnecentre? Finn Nielsen
Trilles Redningsmand, Stig Ekblom
Om at skifte båd, Eva Noer Kondrup
Den grimme ælling, 15 m2 kutter

Nr. 98

Sundbåden Kamma, Jens Chr. Pedersen
Skal vi have glasfiberbåde i DFÆL, Ove Juhl
Mahognijolle fra 1964, Jacob Buhl Jensen
Min bedste sommer Del 1, Peter Jakobsen
Nybygning af klassisk Ketch

Nr. 99

Motorbåden Chipper, fra skrot til slot, Stig
Ekblom
Skal vi udvide? Ove Juhl og Carl Bisgaard
Hvordan har kølboltene i din båd det,
Michael Frellesen
Min bedste sommer Del 2, Peter Jakobsen
Hvordan man (gen)finder glæden ved at sejle,
Eva Noer Kondrup
6mR Ca Va, Randy Cunningham
Kjøbenhavnske Træsejlere, Stig Ekblom



*Begyndelsen til en ojesplejsning på treslået
tov*

Fra forsømt til fantastisk

Engelsk Lady kom til ære og værdighed igen

Denne fine spidsgattede motorsejler levede sine første 30 år med forskellige engelske ejere, og kom i 1995 til Wilhelmshafen. Herfra kom hun på flere danske ejeres hænder, men endte i Mariager, hvor den nye ejer åbenbart gik helt i stå og efterlod hende utildækket i flere år – nærmest lænet op ad en lade. Her fandt Arne Sylvester hende i november 2006 i en sørgelige tilstand, men var ikke et sekund i tvivl. Han købte hende forholdsvis billigt og fik hende afsted til Havnsø Værft på lastvogn. Båden kunne kun med nød og næppe komme ind i værftets bådahal i januar 2007, hvorefter Arne og værftsfolkene i skøn forening gik i gang med et omfattende restaureringsarbejde. Det gamle dæk blev fjernet og et nyt lagt – teaken hertil blev skåret ud af en stor teakkævle. Da dækket var hevet af, blev det halve af det øverste bord udskiftet, og lønningslisten fornyet.

Godt 5 måneder efter blev "Sylvig" kørt ud af hallen og søsat. Trods 2 år på land tog hun næsten intet vand –

"Sylvig" af Rungsted (ex. Gyngleboy)

Bygget i mahogny på eg af
Hillyards Værft i Littlehampton, Sussex i 1965
Konstruktør: David Hillyard
Længde x bredde x dybgang: 11 x 3,05 x 1,5
Deplacement: 12 tons
Maskine: Thornycraft MK 108 diesel, 4-cylindret og på 38 HK.

Hjemmeside: <http://sylvig.dk>



Frank Steinbeck fra Havnsø værft kendte fra et tidligere værftsbesøg "Gyngleboy", som den dengang hed. Han gjorde Arne Sylvester opmærksom på båden, og de tog sammen over til Mariager, hvor den stod og lænede sig op ad en lade. Her kunne de jo konstatere at den trængte til en kærlig hånd, men sådan en var heller ikke svær at finde frem, for det var kærlighed ved første blik...

og herefter har familien kun haft idel glæde af og med hende.

Man kan egentlig godt se på båden at den ikke er dansk – man aner en anden tradition. Den strenge og næsten symmetriske formgivning af for- og agteruff, og det store, frie fordæk, der giver mulighed for at slikke solskin i rigtige dæksstole. De helt lodrette for- og agterkarme på ruffene viser i dansk bådbyggertradition tilbage til engang i 20'erne, men ses langt senere i britisk båddesign. "Sylvig" er så vidt vides den eneste Hillyard-båd i Danmark – og den er så typisk at engelske sejlere straks kan betegne den som sådan, når de møder den her i Danmark.

"David Hillyard er i England noget i retning af, hvad Aage Utzon er herhjemme", siger Arne.

For en motorsejler har "Sylvig" faktisk en ret stor rig, og Arne fortæller stolt at båden krydser fint, og at den



Det gamle dæk blev revet af, og et nyt lagt med 2 lag 14 mm krydsfiner med 7 mm teak ovenpå.

Teaken blev lagt i epoxy, skruet fast i nådderne med nogle specielle skruer med flangehoveder. Skruen sikrede afstanden mellem listerne, og flangerne spændte teaken ned i limen. Da limen var hærdet blev skruerne skruet ud, og nådderne fyldt op med sortfarvet epoxy. En superstærk og vedligeholdelsesfri løsning helt uden propper eller vandledende skruehuller.

Besætningsmedlem "Carl" i dyb dørktrivsel i cockpittet. Bemærk skamlerne, der kan flyttes rundt, dels til at komme lettere op og ned fra cockpittet i havn, og dels som fodstøtter, når båden lægger øret til for sejl.







over lange distancer går 6 knob for sejl. ”Det er en ubeskrivelig lykkefølelse, der gennemstrømmer mig, når vi er kommet ud af havnen – går op i vinden og får sat sejlene, slukket motoren og kan glide lydløst og kraftfuldt gennem Sundet,” fortæller Arne.

Båden er i øvrigt – hvilket vægten også fortæller noget om – meget solidt bygget, ikke mindst med en kraftig klædning. Den er tegnet til at sejle ved the Solent – altså til at begå sig på Atlanten.

”Det er i det hele taget så dejligt at have sådan en båd.



Den gamle petroleumsovn blev udskiftet med en rigtig brændeovn med marieglas-rude, så man kan nyde flammerne mens man hygger sig i salonen. Varmen breder sig i hele båden, som kan lukkes helt til. I denne vinter gik turen f.eks. til Gilleleje – og helt uden problemer med at holde varmen trods frostvejret udenfor.

”Sylvig” knejser stolt i havnen. Med cockpitteltet på får man en lang sæson for sejlture. Under sejlads kan man færdes tørt i hele båden og opdager slet ikke regn og rusk, før man går på dækket.





Et kig ned i "Sylvigs" salon. Hvid maling og varm mahogny skaber en lys og smukt maritim atmosfære.

Den har jo historie, og der står respekt om den. Hvem kommer ellers ud for at komme ind i en overfyldt havn – sejle lidt rundt for at finde en plads, for så at se havnefogden og en fisker næsten vinke armen af led, råbende at vi godt må ligge her – og så på havnens bedste plads...”

Afslutningsvis slår Arne til lyd for at vi støtter bådværfterne mest muligt, ikke mindst på baggrund af sine utroligt gode erfaringer med samarbejdet med Havnsø Værft. ”Jeg har fået en sådan respekt for deres ekspertise, håndværkertradition og lydhorhed. De laver tingene så

perfekt og alligevel effektivt; værftet overholdt alle aftaler og deres oprindelige tilbud – og jeg kunne gå der hyggeligt og arbejdsomt sammen med dem og være en del af projektet, mens jeg sugede til mig. Det har været en helt igennem god oplevelse, og jeg er dem virkelig taknemmelig for deres indsats. Sådanne folk må vi gøre noget for at blive ved med at have – vi kan ikke undvære dem til vores gamle træbåde....”

Arne kommer i øvrigt til sommertræf i Stege, hvor du kan nyde hans fantastiske båd – men du kan også tage glæderne på forskud og for eksempel se hans fotologbog på bådens hjemmeside <http://sylvig.dk>



Barnebarnet Silja hygger sig i agterkahytten, hvor den ene køje er blevet slojftet og erstattet med et skrive- og navigationsbord. Under bordet en hylde til søkort. Kontorstolen er fastgjort til et særligt ophæng, som smeden har lavet, hvilket sikrer at stolen kan svinges ind under bordet, når den ikke bruges, men kan dreje frit, når den er fremme. Hvaltanden på hylden over bordet – med det runde stempel på – er fra Arnes far, som var hvalfanger ved Sydpolen i 24 år.

Svendborg Classic Regatta

6. til 8. august 2009

Svendborg Classic Regatta er en regatta for klassiske og traditionelle lystfartøjer.

Maritimt Centers pakhuis på havnen i Svendborg er omdrejningspunkt for aktiviteterne og regattaen afslutter Svendborg Festsdage.

Regattaen arrangeres af en sammenslutning af forskellige foreninger på Sydfyn med et maritimt islæt.

Som altid afvikler vi Sophus Weber Race, RegattaTour og Motorbådsløb.

I 2009 handler regattaen også om klassikeren Bianca 27 og dens forgænger Peti. Vi forsøger at få så mange af de to bådtyper som muligt med til regattaen. Sløret for årets program er løftet, når i læser dette (www.classicregatta.dk).

Glæd jer til samvær, kapsejlad, bådsnak, grill-aften, festaften og selvfølgelig præmier og fest.

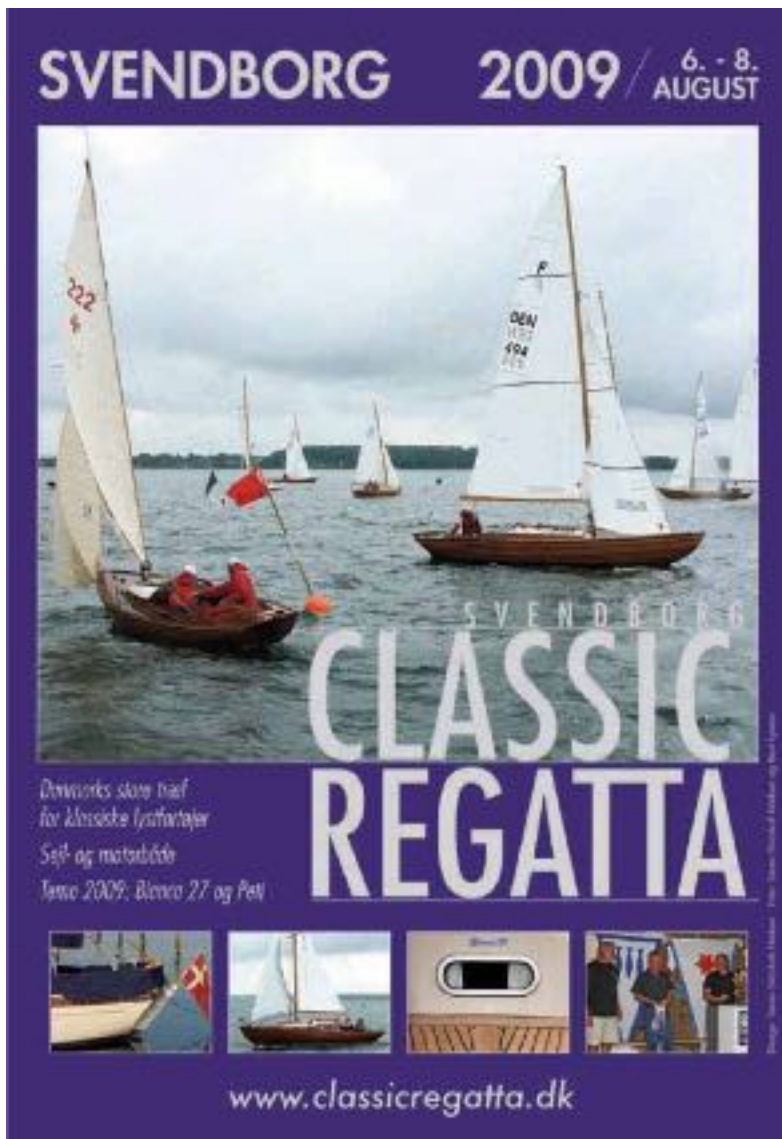
Se detaljeret sejlsprogram mv. på hjemmesiden www.classicregatta.dk

Vi glæder os til at se jer den 6.-8. august.

Mange hilsener

Svendborg Classic Regatta

(DFÆL, Bo Vigelsø)



SVENDBORG 2009 / 6. - 8. AUGUST

SVENDBORG
CLASSIC
REGATTA

Danmarks største træf
for klassiske lystfartøjer
Sejl- og matselsløb
Tema 2009: Bianca 27 og Peti

www.classicregatta.dk

The poster features a large central photograph of several sailboats on the water under a cloudy sky. The text is arranged in a clean, modern layout with a dark blue background. At the bottom, there are four small inset images: a boat's stern, a boat's side, a boat's interior, and a group of people on a boat.

Kystkulturen har fået sin egen forening

Omkring 50 mennesker stiftede den 19. marts Landsforeningen for Kystkultur

Af Journalist Lise Mortensen Høy

De kom fra Han Herred Havbåde, fra Vikingeskibsmuseet i Roskilde, fra Skibsbevaringsfonden, fra Dansk Sejlunion, fra Danske Havne, Europas Maritime Udviklingscenter – og fra mange andre steder med maritimt islæt og interesse i kystkultur.

Opgaven bestod i at sætte den nye forening ”Landsforeningen for Kystkultur” i søen. Et projekt, som nogle af de mere vægtige interessenter i kyster, havne, sejlads og kystkultur har arbejdet med igennem et par år; blandt andet med en stor konference om Kystkultur i foråret 2008.

Et bud på kystkultur

Mødet blev startet af Søren Møller, der er formand for DGI. Han lagde vægt på, at danskerne i høj grad er ved at ændre deres holdning til og brug af naturen.

– Der er en meget stor trend i vores samfund omkring fællesskab, udendørs aktiviteter og godt helbred.

Biografer, TV og biblioteker opfylder ikke længere folks fritidsbehov.

Havkajak er et godt eksempel på de nye toner. Det er nok den sport, der har udviklet sig mest inden for de sidste fem år, sagde Søren Møller:

– I dag vil mennesker ud i naturen, når de har fri. Samtidig tilstræber mange en form for balance mellem arbejdslivet på kontoret, og så det, der på engelsk hedder recreational – altså aktiviteter, der kan optage og opsluge dem i fritiden; som giver fællesskab, noget at gå op i – og som de oplever som restituerende.

– Her er gamle skibe og gamle huse aktuelle som fritidsinteresse.

Folkeeje eller eksklusivt?

– Samtidig er det en trend, at folk vil bo i byerne, og dermed kommer havnene og de kystnære områder ved

byerne under pres. Urbanisering er en mega-trend, og hvor byen før vendte bagsiden ud mod havnen, er det nu havnen, der er byens ansigt, hvor alle kæmper om havudsigten, påpegede Søren Møller:

– Derfor er spørgsmålet, om ’eksklusivt’ eller ’folkeeje’ helt aktuelt. Det er vigtigt, at havnen bliver byens havn og ikke bare et eksklusivt boligkvarter.

Dermed handler havnens udvikling ikke længere om, hvordan sejlklubben får opbevaret 20 eller 200 både på bedste vis. Det handler om, hvordan 2000 eller 20.000 mennesker kan få glæde af havnen, havet og havudsigten.

Og derfor bliver de mange klubber på havnene også nødt til at revurdere deres funktion og deres syn på opgaverne.

De skal ikke ’kun’ gøre noget for deres kernemedlemmer, men vænne sig til, at der er et stort flow af mennesker, der er medlemmer i kortere perioder.

Lokalplaner vigtige

Søren Møller pegede på, at kommunerne har et meget stort ansvar, når de udfærdiger lokalplanerne for ombygning af havneområderne:

– Helt aktuelt er det interessant at pege på underetagen af alle de store nye bygninger. De bliver udlagt til forretninger og cafeer; for det er umuligt at sælge dem til beboelse.

Men hvis kommunen fastlægger i lokalplanen, at der skal være plads til foreningslivet i underetagen – og så fx lod bygherrer bygge en ekstra etage på toppen, kunne det give et helt nyt liv på havnene.

Og helt ærligt! Der er så mange, der siger, at de synes det er fantastisk at se en fisker ordne sine garn eller tjære jollen.

Men hvis ikke fiskeren får økonomisk støtte, findes han ikke længere.

Til gengæld kan folk så se på roklubbens medlemmer tage bådene op eller fx male dem – det er nutidens spektakulære aktiviteter på havnene.

– Så det handler også om at fortælle både kontorer, virksomheder og de private beboere, at en roklub, en sejlkлуб – og alle de andre klubber på havnen – er gode, fredelige naboer, der kan være med til at skabe liv og atmosfære i havnemiljøet.

– Men det skal stå i lokalplanen, ellers giver de ikke plads til dem, understregede Søren Møller.

Den svære øvelse

På det stiftende møde var der naturligvis mange meninger og mange ideer til en ny Landsforening for Kystkultur.

Hvem skal være medlemmer, hvem skal kunne stemme, hvor mange stemmer skal medlemmerne have – og hvad skal foreningen dybest set beskæftige sig med. Skal det være en landsdækkende forening med masser af medlemmer, underafdelinger og græsrodde – eller skal det være en Landsforening – eller måske nærmere en 'paraplyorganisation', hvor det dybest set ikke er 'meningen' at enkeltpersoner skal melde sig ind?

Fra stifternes side var der klart lagt op til en paraplyorganisation i de papirer og i det forslag til vedtægter, der

var udsendt sammen med invitationen til generalforsamlingen.

Efter en times diskussion blev følgende grundlæggende principper for foreningen opremset af ordstyreren og vedtaget af forsamlingen:

- Landsforeningen for Kystkultur er en paraplyorganisation for foreninger, virksomheder og myndigheder, der beskæftiger sig med kystkultur.
- Stemmeberettiget på Landsforeningen for Kystkulturs generalforsamling er kun medlemmer med over 200.000 kr. i årsomsætning – stemmeantallet reguleres efter årsomsætning iht. reglerne i vedtægtsforslaget.
- Enkeltpersoner kan melde sig ind i foreningen men har ikke stemmeret på generalforsamlingen.
- Endelig var der konsensus i forsamlingen om, at oplægget/vedtægterne til Landsforeningen for Kystkultur endnu ikke var arbejdet helt færdigt; og at et realistisk mål er, at der vil gå op til et par år, før den endelige forening er helt på plads med de endelige vedtægter, formål, medlemmer, sekretariat – og →

SVARTBAG

Larus Marinus

Svartbagen er ikke blot den største måge vi har i Danmark: den er den største og kraftigste af alle verdens måger!

Svartbagen kendes let på sin sorte ryg, deraf navnet.

På afstand kendes den på sin tunge flugt med langsomme vingeslag og på sit grove næb og de brede vinger.

Svartbagen yngler typisk på småøer ved kysten, primært i Kattegatområdet.



med et afklaret forhold til, hvilke myndigheder, der kan være medlemmer, og hvilke der bør have en observatørstatus i bestyrelsen/foreningen.

Herefter skulle det besluttes, hvordan det videre arbejde med foreningen skulle forløbe – og her løb forsamlingen ind i den klassiske 'høne/æg – problematik'.

Da der endnu ikke var stiftet en forening/indmeldt medlemmer i foreningen, kunne der ikke vælges en bestyrelse efter reglerne i vedtægterne, ligesom vedtægterne ikke kunne vedtages.

Da der ikke var stiftet en forening – kunne medlemmer ikke melde sig ind.

Dermed kunne vedtægtsforslaget heller ikke vedtages eller ændres.

Derfor blev der nedsat en midlertidig bestyrelse/ arbejdsudvalg, der fik til opgave at arbejde videre med at danne Landsforeningen Kystkultur, herunder tilrette vedtægterne, beslutte bestyrelsens størrelse, undersøge om de foreslåede kontingentstørrelser er realistiske, osv.

Den nedsatte bestyrelse:

Alice Breindahl Sørensen, Classic Charter

Kurt Bertelsen Christensen, Landsforeningen Levende Hav

Steen Sabinsky, EMUC

Ole Vistrup, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer

Kirsten Monrad Hansen, Han Herred Havbåde

Erik Clausen, Danske Havne

Vagn Gram, Danske Fritidsfiskere (Dansk Fritidsfiskerforbund og Dansk Amatørfiskerforening)

Poul-Erik Clausen, Træskibs Sammenslutningen

Carl Gerstrøm, Dansk Sejlunion

Henrik Anker Jensen, MUA Bryggen

Hans Christian Thorning, Bådforeningen af 12. april 1978

Kystkultur-foreningen

Hvorfor en landsforening for kystkultur?

Danmark er et land med over 400 øer og med mere end 7.000 kilometer kystlinje; intetsteds i Danmark er der mere end 50 kilometer til en kyst.

Disse forhold er med til at præge den nationale identitet. De fleste danskere færdes hjemmevant ved kysten, på havet og i havnene; ikke at vi alle er søfolk, fiskere eller lystsejlere, eller for den sags skyld at vi alle kan svømme, men fordi kysten, havet og havnene som elementer er så nærværende i vores hverdag, har de stor indflydelse på, hvordan vi indretter vores tilværelse, hvilke værdier vi lægger vægt på, og på hvordan vi opfatter vores omverden.

Kysten, havet og havnene er således medbestemmende for mange danskeres overordnede selvforståelse ... en selvforståelse der kan omfattes af begrebet "kystkultur".

Kultur som sådan er det, vi tænker på og det, vi gør, og det er sporene efter vores handlinger. Det er vores identitet. Kystkultur er én ramme for vores gøren og laden og for de spor, vi efterlader; andre er fx landbokultur og storbykultur. Men disse forskellige rammer udelukker ikke hinanden, og således er fx de fleste storbymennesker også i en eller anden grad præget af kystens og havets nærhed.

Efter konferencens afslutning etableredes en bredt sammensat arbejdsgruppe, der nu er klar til at stifte landsforeningen KYSTKULTUR.

Stifterne af foreningen

Træskibs Sammenslutningen, Europas Maritime Udviklingscenter, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Skibsbevaringsfonden,

Danske Havne, Dansk Sejlunion, Han Herred Havbåde, Vikingskibsmuseet, Foreningen Classic Charter.

Åben båd på Lillebæltsværftet

Jørgen Heidemann har sendt en beretning fra åben båd i Middelfart lørdag d. 21. februar 2009.

En pæn stor forsamling af DFÆL'ere samt medlemmer af bådlaugene Udsigten mødtes ved Lillebæltsværftet lørdag, spændte på, hvad der var at byde på.

Som DFÆL's ansvarlige for aftalen havde jeg et meget frustreret kvarter, da værftet var helt lukket! – og telefonnumre på opslag svarede ikke!!

Jeg fik da også bandet svært over, at aftalen trods alt nok var misforstået, selv om der to gange pr. mail var udsendt rettelse af datoen (også tilgået værftet, som jeg tillige en gang før jul havde bekræftet 21. februar med)

Heldigvis var der i deltagerkaren "nogen, som kendte nogen" og fik formidlet et andet venligt menneske med



Mindre både i de 2 nye småhaller, hvor der bredte sig en liflig (efter nogles mening – andre syntes noget andet!) duft af træbjærene



Der lyttes til Jørgen Illum Pedersens fortælling :

tilknytning til værftet – Jørgen Illum Hansen – til at lukke os ind og vise rundt.

Der var meget at se – lige et sted, der kan være forbillede for opfyldelse af nogle af de tanker, som bl. a. ligger i DFÆL's bevaringsprojekt.

Som folkebådsejer var jeg naturligvis fascineret af renovering af F D 541 "Tibbe" – en 2 år yngre søsterbåd til min F D 506, også bygget hos Th. Lind. "Tibbe" var plug til glasfiberfolkebådene

Luna er blevet helt elektrisk

"Luna"- båden er en fin folkebådstype (mormor-racer), bygget hos Brandt-Møller i 1966 og hjemmehørende i Præstø Havn.

Når nu DSB ikke kan få taget sig sammen, så har Niels Bauerlaund handlet og har elektrificeret sit eget rullende materiel.

Niels' billeder kan da kun give os alle appetit på at komme i gang. Tænk at komme af med den saftdrivende, larmende hæknedtvinger af en dieselmotor og så få sådan en laber lille elmotor – ovenikøbet med gode kræfter.

Læs her Mogens Carrebys lille beretning om projektet i Præstø Sejlklubs Blad:

Niels Fredes LUNA med el-motor

Tekst og foto: Mogens Carrebye



På havnen en kold og blæsende januardag høres lyde inde i bådladen. Det kommer fra "Niels og Ebbes hjørne". Der siver lys ud under døren til det lille værksted eller "kantin", som det også kaldes. Ebbe og Niels Frede er ved at installere en ny motor i træbåden LUNA, som er en folkebåd indrettet med langt ruf og dejlig kahyt.

Den gamle 2-takt benzinmotor i LUNA bliver udskiftet med en el-motor. PMs (Præstø Sejlklubs Blad) udsendte kravler ombord hvor Niels Frede beredvilligt viser frem. En lille rund sag på 21 kilo monteret i bådens nylakerede og nymalede indre. Benzinmotoren er væk. I stedet finder vi den lille el-motor med alt tilhørende, nyt (superlakeret) fundament sat i og el-motoren tilkoblet den gamle skrueaksel og skrue med en 600'del millimeters nøjagtighed. Niels Frede véd hvordan. Han er uddannet elektromekaniker, mens det er Ebbe, der leverer træarbejdet. Han har før bygget både, og er faktisk uddannet møbelsnedker.

Og så den lille ekstrarhistorie. Det er PM's udsendte, der har leveret træ til fundamentet!

Han kom lige forbi en dag for at hilse på og få en kop kaffe, da Ebbe spurgte, om han ikke lige havde et stykke egetræ. Sådan cirka 3x5 tommer langt.

"Ja-oh – det har jeg faktisk". "Har du det med?", "Ja-oh – det ligger lige her i bilen -værsgo". Og sådan kom den tidligere mastekiste, fra en Børresen Knarr til ære og værdighed igen. Det var da et lykketræf!



FAKTA: Motor: Type THOOSA 6000, 15 HK, 1250 omdr. Batterier 300 A. Rækkevidde pr. opladning ca. 20 sømil Pris inkl. propel, aksel mv.: Ca. 50-60.000 kr. iflg. BÅD-NYT

Vidunderet

Det nye motor er af typen THOOSA 6000. Niels Frede har købt fire vedligeholdelsesfrie batterier, som giver ham op til 4-5 timers sejlads eller 20 sømil på en opladning. Når der sejles for sejl og skruen løber med rundt, virker motoren som en generator, der lader batterierne op, men opladningen sker bedst med landstrøm. Effekten på ca.

12 KW svarer til en 15 HK benzin/diesel motor og Niels Frede regner med at motoren giver en marchfart på 5-6 knob. Og så hverken lugter eller larmer motoren.

Risiko: Niels Frede kan få svært ved at forklare "den fede rummer" han fik i onsdags kapsejladsen!

Evt. kontakt:
Niels Bauerlund
Hansen 5572 7742

*"Luna" til træf i Assens
2008*



Båden som symbol

- ny artikelserie i DFÆL-bladet

Af Eva Noer Bondrup

Hvis du sommetider undrer dig over, hvad og hvor meget din båd betyder for dig, kommer der her en række artikler, som måske vil vække din interesse.

Det kan til tider virke overvældende, ja, svimlende meningsfuldt at stå på eget dæk og mærke vindens pres på sejlet, motorens summen, eller, slet og ret, bådens fremfart.

Ja, i særlige øjeblikke kan der opstå en fornemmelse af en dybere mening med al ens møje og besvær, altså, ud

over de almindelige glæder ved at sejle.

Denne ekstra dimension kan optræde som en følelse af patos: "at være en lille del af menneskehedens historie", eller: "at være i kontakt med 'det hele'".

Eller, som Gorm Boa mere ydmygt har udtrykt det: "man har båden til låns kun, den skal overdrages"; bådens tid rækker ud over ens egen..(!?)

Alle disse 'fornemmelser' vil vi prøve at belyse i en ny artikelserie: "Båden som symbol". Vi vil fortælle om båden som den optræder i billedkunst, folkekultur, religion, sprog, politik og meget mere.

Og vi lægger her fra med træbådssejler og lektor i dansk, Michael Netschajeff, der fortæller om båden, som den kan optræde i poesien.

Christofer Columbus

Slår man op under Googles søgning på en kombination af Johs. V. Jensen og Columbus popper der ikke mindre end 5.500 opslag op. Det har en sejler jo ikke tid til at undersøge, men det viser lidt om udbredelsen og betydningen af nobelprismodtageren Johs. V. Jensens fortsatte betydning i dansk litteratur og måske ligefrem dansk kultur.

Johs. V. Jensen var for altid knyttet til vandet og havet – fra hans barndom ved Limfjorden til hans rejser rundt i verden. Utallige gange beskrev han vandets betydning – i romaner, noveller, digte og sange, fra kannibalvisen til hans storværk: Den lange rejse.

Columbus fik en central betydning som symbol på europæerens virketrang og opdagelseslyst. I ham så J.V. Jensen sin egen længsel efter at binde verden sammen – ikke blot på papiret. På www.litteratursiden.dk skriver Iben Holk bl.a. følgende om "Columbus" – det 5. bind i

rækken af Johs. V. Jensens lange romanserie: "Den lange rejse" : " I Johannes V. Jensens fortolkning bliver Christofer Columbus således forlængelsen af den nordiske længsel, der som en indre drivkraft styrer ham mod en ny og ukendt verden. Vel er Columbus professionel sømand og praktiker, videnskabsmand og admiral, men han er også en æventyrer, der via de rationelle og fysiske vilkår, der er nødvendige at beherske som opdagelsesrejsende, desuden drives af metafysiske forestillinger og drømme."

Ikke ulig en træbådssejler fra de fæle!



Allerede i 1906 udgav J.V. Jensen i sin digtsamling "Columbus" – en romance, hvor verdens hyldest til Columbus dåd overskygges af jeg'ets fortabelse og uro – en evig længsel, der i digtet bindes i formuleringen med hjertet der svinder i havet.

Måske dystert, men virkningsfuldt og dramatisk.

Digtsamlingen er stadig værd at læse, og har i øvrigt inspireret mange nutidige digtere som Klaus Rifbjerg og verdenssejleren Ib Michael.

For den litterært interesserede, har E.A. Nielsen udgivet en bog, hvor ikke mindre end 15 analyser gives af digtet. Under alle omstændigheder: Nyd digtets rytmer og flotte ord – og prøv at finde en melodi, der passer, mens du gynger på bølgen den blå!

Første og sidste vers af:

JOHANNES V. JENSEN

Columbus

Der nejed så mangt et sødygtigt skib
på bølgen som før.

Og mangel forvoven skipper blev grå
ved det knagende ror.

Der tabte sig også Christofer Columbus
forledt af sit aldrig hvilende hjerte
på vindens og gusernes veje
under månens vildsomme kerte.

Så mangel god sømand tabte sig selv
på bølgen som før.

Havbølgen stiger så øde og tung
i det vejløse spor.

Der er ingen Gud i de rasende bølger,
der er Christofer Columbus' hjerte,
som skabte en ny verden
ud af sin verdenssmerte.

Kjøbenhavnske træsejlere

Udpluk af sommerens program:

Tune up: 7. maj med start kl. 19.00

Torsdagssejlads 14/5, 19/5, 28/5, 4/6, 11/6, 18/6,
25/6 med start kl. 19.00 (bemærk 19/5 er en
tirsdag)

Torsdagssejlads 30/7, 6/8, 13/8, 20/8, 27/8, 3/9,
10/9, 17/9, 24/9 med start kl. 18.00

Kjøbenhavns mesterskab 14/6

Hveen Rundt 22-23/8

Årsmøde 1. oktober kl. 18.00 i Frem's Restaurant



*S38 D5 Ea, tidligere Rollo, vender tilbage til Svane-
mollen, da en Fremmer har erhvervet den. Vi håber at
se den meget snart til torsdagssejladserne*

Værnecentre

Vi har modtaget dette indlæg i debatten om Værfter og Værnecentre, som Finn Nielsen, Løgstør Bådeværft, tog op i et tidligere nummer af DFÆL-Bladet

Af Raffaello Bartolini

Lidt til debatten om værnecentre. Dette er mine tanker og holdinger, som jeg håber vil bidrage eller inspirere.

Tak for september nummeret, (DFÆL nr. 97), som jeg har læst med stor interesse. Særligt artiklen "Værfter eller Værnecentre".

Jeg deltog selv på seminaret Maritime Kompetencecentre i København den 5. marts og har fulgt debatten siden og mener nu, at jeg vil bidrage til denne med en kommentar.

Overskriften på indlægget af Finn Nielsen, lyder "værfter eller værnecentre", det ene udelukker vel ikke det andet, men det er sådan branchen ser på det.

På seminaret blev Frank Steinbeck spurgt, hvor længe man mente at kunne varetage vedligeholdelsen af den danske træskibsflåde. Mindst 30 år var meldingen, – ingen grund til bekymring. 30 år! tænkte jeg, ud af en over 1000 år gammel tradition er der 30 år tilbage, – ingen grund til bekymring! Det vil sige, at når jeg bliver 64 år, lukker og slukker man for faget. Tak for denne gang, nu må det bare sejle.... Meget dystre udsigter.

Men nu tegner der sig et andet billede. Det er svært at hverve yngre til at beskæftige sig med træbåde og de, som gør, bliver ældre. Træbåde bliver i dag handlet til beskedne priser, eller også fås de helt gratis. Den altoverskyggende frygt ved træbåde, er vedligeholdelse og kundskaben deri. Denne vanskelige situation kan værfterne ikke alene løse, da det hovedsaglig drejer sig om formidling af træbådsvedligeholdelse. En snak med den lokale bådebygger er ikke altid nok, bådejerne eller



kommende bådejere mangler et sikkerhedsnet.

Branchen nævner, at et værnecenter, som varetager restaurering af træ- og stålfartøjer, ville underminere værfternes virke. Det er min opfattelse, at folk vil opsøge det sted, som har den højeste kompetence indenfor traditionel/historisk bådebygning, og et sådant center vil givetvis tage opgaver fra de etablerede værfter og bådebyggere.

Oprettelsen af et værnecenter, som formidler vedligeholdelse af træbåde – et videnscenter, vil i høj grad stimulere hele sektoren og give novicer i træbåde et sikkerhedsnet, hvor de vederlagsfrit kan søge i en database om alt, hvad der kunne gavne dem og deres træbåde. Her vil folk blive bekendt med, hvordan man har gjort og gør og med hvilke materialer. Mange vil sikkert blive inspireret og opsøge en bådebygger for at få hjælp med det praktiske. Raadvad Centret har gjort en formidabel indsats indenfor bygningsbevaring. Det kunne tænkes, at også fagfolk ville få gavn af en sådan ordning, så de mange teknikker og erfaringer ikke går tabt for eftertiden.

Skolen i Helsingør går i højere grad fremtiden i møde, med dens mange nye teknikker, som den jo skal som skole. Det betyder, at der er eller bliver mangel på bådebyggere, som mestrer den traditionelle bådebygning. Det kunne måske blive nødvendigt at efteruddanne bådebyggere i den traditionelle bådebygning. Ikke at forveksle med den historiske bådebygning, hvor der udelukkende må bruges eksempelvis "originalt værktøj", linoliemaling og træbjære. Det er de færreste værfter som benytter eller mestrer denne byggemetode.

Det er vigtigt, at man skelner mellem historisk, traditionelt og moderne bådebygning ved en given istandsættelse af et fartøj, så resultatet bliver harmonisk. Her er dialog mellem Skibsbevaringsfonden/videnscentret, bådebyggeren og rederen en vigtig del af et vellykket projektforsøg. Hvor der evt. kunne bruges teknikker på tværs af de tre byggemetoder for et rationelt resultat. Sikkerhedsregler og bekendtgørelser fra Søfartsstyrelsen kan have en indflydelse på valg af metode. Det handler om at gøre det trygt for træbådsejere, at formå interesse-rede til at erhverve sig en, og at der også i fremtiden er mulighed for at få træbåden istandsat. 30 år er ikke godt nok.

Jo flere der beskæftiger sig med træbåde, jo mere arbejde vil værfterne få. Tænk bare på den gang, da træbåds vedligeholdelse var almen viden, da havde værfterne rigeligt at se til. Så jeg ser ikke at branchen har nogen grund til bekymring. Værfter og Værnecentre ville være fremtiden for træbådene. Det skulle gerne vare endnu 1000 år før den sidste bådebygger lukker og slukker.

P.S. Jeg tilslutter mig Søren Vadstrups kommentar til Finn Niensens indlæg. Som DFÆL's medlemmer måske burde læse.

*Med venlig hilsen.
Raffaello Bartolini
Sveasvej 11
3700 Rønne
Tlf.: 27 12 82 27
bartoliniboats.dk*

Komplet mast og rigning sælges

Bygget oregon pine, ca. 13 m gennemgående, moderne 7/8 rigning.

Sælges med: rustfri vant og stag, vantskruer, maste-topbeslag, bom og spilerbom samt røstjern og mastefod i rustfrit stål. Fald og skøder, Lewmar kaffemøller, alt i prima kvalitet.

Storsejl m. 2 reb og gn.gående sejlpinde, 6,5 oz 10.20/3.60/10.60/0.36 = ca. 15,4 kvm Rullefok m. padding og solskærm, 6,5 oz. 8.90/3.00/8.60/0.20 = ca. 13,6 kvm Dobbeltfok m. forstærkning i midterlig, 4,5 oz. 8.90/2 x 3,60/8.50/2 x 0.20 = ca. 32 kvm Stormfok m. kliphager på forlig, 7,? oz. 6.00/2.40/5.00/0 = ca. 6 kvm Spiler, ballondug SL:9,75/SF:6.00/SMW:6,52 = ca. 39 kvm Storsejl og rullefok er fra 1992 og renoveret i 2004. Dobbeltfok er så godt som ubrugt.

Stammer fra 25 fods båd på 3,5 tons (moderniseret Hansen Springer).

Pris kr. 25.000 ved samlet køb.

Henvendelse: Ole Bækgaard, Englerup Gade 25, 4060 Kirke Såby.

Tlf.: 4649 9345. E-mail: olebaekgaard@tdcadsl.dk

Skærgårdskrydser, projektbåd sælges

Godt tilbud - nem at gøre sejlklar.

Lille skærgårdskrydser?. L ca. 10 m., B ca. 183, Dbg. ca.128.

Intet råd, nyere kølbolte, nyere Green sejl. Byggeår 1935. Uden mast.

Har stået på land i 3 år - i Nibe. Attraktiv bådplads kan evt. overtages.

Tlf. 98351051 Mob. 28851002 - 22924482

20' mahognisejljolle med sænkekøl
sælges grundet sygdom. Mast, rig,
sejl og rør medfølger. Mercury 24
volts truster samt 2 stk 12 v batte-
rier. Kan ses i Sørup havn ved
Esrum Sø. Pris 5000 kr. eller bud.
Trailer kan evt. indgå i handelen
Ring på 48490980 bedst efter 17.



Finsk kystkrydser, 1906

S/Y HIAWATHA, FINSK KYSTKRYDSE FRA 1906, TIL SALG
L 10,65 m B 2,32, dybgang 1,65, vægt 4t. Komplet sejlgarderobe,
komplet udrustet til såvel kap- som tursejlad, inkl pantryudstyr,

4 køjer med hynder, regntøj, ubrugte tandstikkere etc. Johnson 6h
påhængsmotor, solpaneler, VHFradio, gummibåd, jolle, bojegrej ,ja, ALT.
Sælges KUN pga af dårligdom og alder (besætningens).
3 skibshunde medfølger dog ikke, ellers alt.

Prisidé DKK 80.000

Ring og hør nærmere!

Vitus og Christina Gottlieb, tlf 7536 3503 el 4157 5503



Gre-Ann, 65 kvm kutter 1921



Gre-Ann er en 65 kvm kutter,
konstrueret af Max Oertz og
bygget på det navnkundige
værft Abeking & Rasmussen i
1921. Båden har gennemgået en
minutøs renovering og vandt
DFÆL's ærespræmie, Harpunlog-
gen, i 1980. Længde 11,7 bredde
2,63 dybgang 1,75.

**For yderligere information
4027 3776.**



Cleo, 45 kvm kutter 1919

Fantastisk stykke danmarkshistorie til salg.

”Cleo” 45 kvm. kutter til salg. Bygget på Aarhus skibsværft i 1919 tegnet og bygget af Schöder-Nielsen. Fyr på eg.

Sejler rigtig godt og vækker opsigt i havnen.

Nye bundstokke i 1974,

Nye kølbolte i 1975

Nyt ror i 1976

Gode tursejl medfølger

Helt nye hynder

Bund og fribord er skrabet i bund og behandlet 08

Renovering er påbegyndt, en del opgaver mangler stadig, men den er sejlklar, og ligger i vandet i Svanemøllehavnen i København.

Pris: omkring 60.000kr.- Nu stærkt nedsat pris kr. 20.000,- ved hurtig handel, skal bruge havnepladsen til ny båd.

Kontakt Jean Smedegaard for yderligere informationer,

Mail: j.smedegaard@gmail.com

28' Wedellsborg platgatter

Smuk, sund og velsejlende sejlbåd klar til sommertogt. »Svanen« er en 46 kvm spejlgatter, bygget i 1954 på Thurø. I 1995 er ilagt en ny 17 hk Lombardini dieselmotor samt et teakdæk. Båden er indrettet med 5 køjer og en god ståhøjde. Svanen ligger i København og bådpladsen kan eventuelt overtages.

Pris ca. 90.000,- kroner.

Kontakt Jakob Heuseler på tlf. 6063 0209 eller på mail heuseler@hotmail.com



Molich ketch Suzette

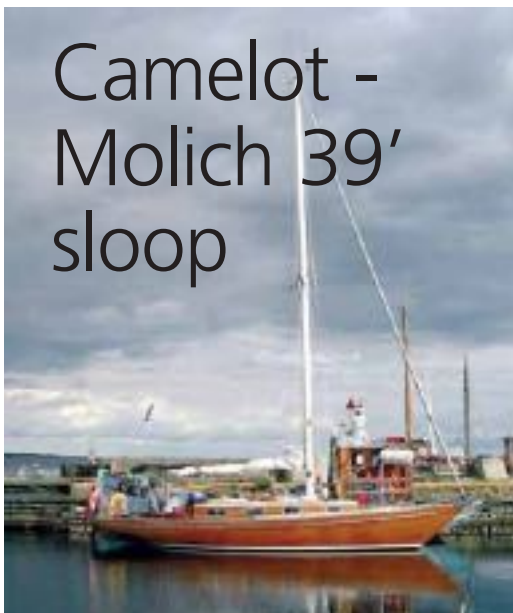
Molich ketch, årg. 1958, 36 fod, 5 sovepladser, motor Volvo Penta 28 hk diesel. Ketch tegnet af Poul Molich, bygget af Kaj Christensen, Ulstrup til Lloyds specifikationer under tilsyn af Sparkmann & Stephens. Meget smuk one-off havsejler. Fuldplanket mahogny på eg. Gedigen båd i god stand. Helt ny sejlgarderobe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

Pris 430.000

Kontakt Michael Holde, telefon 4919 0121



Camelot - Molich 39' sloop



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

En af de sidste danskbyggede klas-
siske havkrydsere, tegnet og
bygget af Molich i Hundested,
søsat i 1969. Særdeles velholdt
fartøj!

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

Klædning er 1" blank mahogny
på lamineret egespant, alle skruer
og bolte er bronze eller rustfrit
stål, bundstok og mastespor
rustfrit stål. Dæk 15mm teak på
10mm finer. Skandæk, cockpit og
rufsider i mahogny. Blykøl og
aluminiummast.

Motor: Yanmar 3 JH2, 38 HK,
fersvandskølet. (1993)
3 stk akkumulatorer à 115 Ah.
Rullegenoa 45 m2 (2004), storsejl
30 m2 (1993), diverse ældre
forsejl.
Spilerudstyr, 2 ældre spillere 85 og
110 m2
4 stk Molich bronsespil ved
cockpit, 3 spil på mast.
15 kg CQR anker med kæde,
ankerspil, extra anker.
VHF- SP "Sailor" RT 2048,
redningsflåde RDF.
GPS- Leica/AP, ekkolod- Autohelm,
2 kompasser, Selvstyrer- Autohelm.
Dobbelt log og (defekte) vindind-
strumenter (Brooke & Gatehouse).
Toilet- bronze/porcelæn, gasinstal-
lation mmm.

**Henvendelse: Niels Jensen
(0045) 45 86 40 99**

30 kvm Utzon Navaltype spidsgatter

Naval type fra 1964, 22 fod, lærk på eg.

Mahogny overbygning, 7 sejl, dejligt stort cock-
pit, 4 køjer (heraf de 2 med helt nye madrasser).
Langbenet påhængsmotor medfølger.
Dejlig stemningsfuld lystsejler, der ligger godt i
vandet og kan skyde god fart.
Hjemhavn: Nappedam i Kalø Vig.

Skal sælges nu! Forhandlingspris: 25.000

**Henvendelse til Geert: 2826 5023 eller
Tove: 2264 9262**



Seldenkoster 1907, original stand



XANTIPPA - Unik Seldenkoster från 1907 i original.

Fullständigt dokumenterad .

Byggt i ek med däck i oregonpine.

L:10m B:3,5m Djup:1,80 Depl 9 ton.

25 hk Volvo Diesel

Läs mera på: <http://www.sailyachtsociety.se/>

Pris: SEK 250 000 eller högstbud.

Kontakta:

Mats Lindgren

004642126430

m.gl@telia.com

LA Krydseren Tumleren sælges

En af Danmarks flotteste LA-ere er til salg. Komplet renoveret 2003 - 2005. Epoxybehandlet, malet og ny fenderliste i teak. Alt inventar i kahyt demonteret og lakeret. Nyt cockpit i maghogny i 2001. Furlex-rulle og genua fra 2002, storsejl med gennemgående pinde fra 2003. Nye hynder med hestedækken i salon fra 2007. Ny Autohelm selvstyrer med trådløs fjernbetjening, landstrøm med HFI, fastmonteret Wæcobatterilader og meget mere.

Yanmar 2GM diesel fra 1983.

Sælges for 105.000 kr.

Står på land i Svanemøllehavnen.

Sælger kan kontaktes på mail bo@ransfort.dk, eller tlf.: 3537021



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



Royalt besøg? – næsten!

Stod 17. september formiddag på vor dejlige ferieterrasseplads, da jeg, et øjeblik distræt, havde vendt mig imod havet: HVAD ? – se lii...ige dér !

Det var dog pudsigt, det ligner grangiveligt kongeskibet Dannebrog "herself". Er det her? – hvor sjovt !

Desværre er dets kurs syd ud af bugten, væk hen om Cap Bénat og vestpå.

Men samme aften, min syv sandten: returnerer den, fortsætter og ankrer ovre ved bugtens modsatte kyst, ca 7 km væk, under Cap Nègre. Det må udforskes! Kører derover næste dag med kikkert og kamera og traver en tur langs kysten.

Nærmere på ser vi godt, at den er kendeligt mindre, men dog bygget i nøjagtigt samme stil og farver. Kun på skorstenstoppen er der en mørk rand og i kikkerten ses et engelsk-lignende flag samt navn og hjemsted. Fik det desværre ikke noteret, men det var vistnok "FARLAC" fra George Town.

Det lille indsatte billede viser det rigtige kongeskib til sammenligning.

Jørgen Heidemann



ISSN 1902-0163