



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 101 september 2009



Nr. 101, september 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.dkk

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
3511 3839, catjabeck@hotmail.com

Foreningens sekretariat

Medlemskab, standere m.m.
Birte Molbech
Holstebrogade 4, 3.t.v.
2100 København Ø
3538 0165, b.molbech@newmail.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«

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

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkjær Pedersen
Kong Chr. Allé 11
9900 Frederikshavn
Tlf. 9843 0731
birger-bp@webspeed.dk
www.skibslaug.dk

Forsidefoto:

Svend Erik Sockelund har mesterligt fanget "Skjald", "Tut" og "Abelone" under snæver vending i frisk vind – med sikker udøvelse af styrbord-bagbordsreglens prægtige logik. Du kan se flere af hans fornemme kapsejlsbilleder på DFÆLS hjemmeside sammen med et udvalg af de over 1200 fotos, som deltagerne indleverede under og efter træffet. En CD med de udvalgte billeder kan bestilles for 50 kr. hos formanden Ove Juhl.

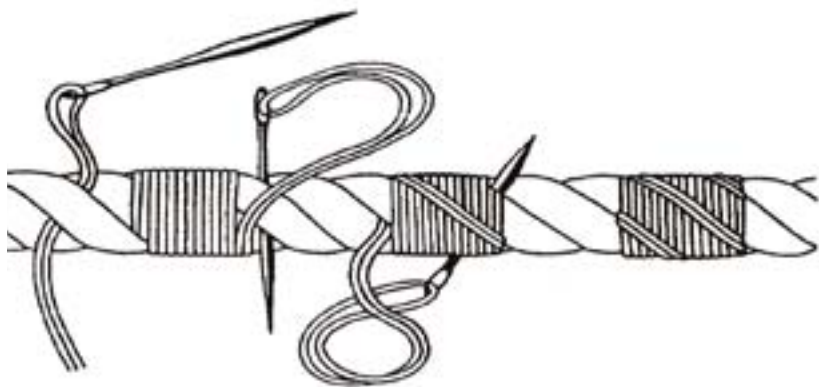
Kalenderen

2009

2. november: Deadline blad

Sommerstævne 2010

Sommerstævne 2011 Odense.



For at bevare tovværket fast og stabilt, er det nødvendigt, at alle ender er afsluttet forsvarligt. Det bedste, du kan gøre er, at sy taklinger på enderne. De glider ikke af som en håndlagt takling vil gøre, når den bliver udsat for belastning.

Hvis enderne går op, kommer de til at ligne halen på en ko, og det er slut med styrken.

Brug voksbehandlet taklegarn – det holder!

Nye medlemmer

Isfuglen, Kutter

Charlotte & Michael Hauck
Provst Benzonsvej, 1.tv.
2860 Søborg

Dione Motorbåd, Jolle

Claus Wohler
Knabrostræde 13
1210 København K

Amie, Mortorbåd

Jakob Søndergaard
Niels Juels vej 20
5700 Svendborg

Freja, Motorbåd

Lars Obel
Halvtovl 20, 2 tv.
1436 København K

Cutty Sark, Kutter

Hans Ole Juhl
E. C. Hammersvej 7 st. th.
2791 Dragør

Ex. Britt, Chalup

Jesper Rølund
Frederikssundsvej 88
baghuset 1.
2400 København NV

Nauta, Motoryacht

Torben Leig Andersen
Olsbækhave 6
2670 Greve

Vagn Lyng

Fjordgade 16
9670 Løgstør

Neel, Kutter

Lars Klug
Storegade 114, 4780 Stege

Dana Pianto, Kutter

Morten Haag Jensen
Nylandsvej 84
2000 Frederiksberg

Bonzo, Spidsgatter

Ina Odenkirchen
Egensevej 50
5762 Vester Skerning

Atli, S-Cruicer

Marianna Fridtjondottir,
Rosenvængets Alle 14,
2.th.,
2100 København. Ø

Støttemedlemmer

Peter Aalbæk Jensen,
Zentropa Adm
Filmbyen 22
2650 Hvidovre

Christian Roediger
Knudskovparken 55A
4300 Holbæk

Ny båd

Marsk, Nordisk Krydser

Bent Hindhede
Spurvevej 28
3100 Hornbæk



Der kom 38 både frem til Stege på trods af det dårlige vejr i dagene op til træffet

Storartet stævne i Stege



Med den fine gamle middelalderby Stege lige oven for kajen var rammerne omkring et prægtigt træf i orden. Trods temmelig frisk vejr kom 38 både frem og deltog. Sidste år i Assens var en fuldtræffer – og træffet i år var yderligere een. Det ender da med præstationsangst, hvis vi bliver ved med disse succes'er.

Det var da også en sand kavalkade af tilbud, deltagerne blev mødt med dette år.

Arrangementet blev åbnet med taler af Møns Kommunes Kultur- og fritidsudvalgsformand, Birthe Helth, sejlklubformand Nils Hofmann og vores egen formand Ove Juhl. Sidstnævnte har jo sin båd i Stege og har dermed sammen med Marie og Sejlklubben Møn udført et kæmpearbejde for at det blev et herligt arrangement for os.



Det første møde, vi fik med Stege Havn, var den ovenud aktive havnefoged, Michael Larsen, der tog imod hver og een båd allerede ude ved ydermolen og vinkede os ind på rette plads. Og som stod på pinde for os og hyggede om os hele vejen igennem. Vi følte os utroligt velkomne.



Uden for teltet var der dramatiske himle og voldsomme regnbyger. Det var godt at komme indenfor. Marie Juhl ses her i fuldt firspring ind i teltet, inden bygen kommer.



Der var folk og hygge i det store telt hver aften – så det kan altså også have fordele, når vejret ikke arter sig alt for godt. Bryghuset Møn havde leveret fremragende fadøl, og det må også siges at det var under rimelig kontrol. Ikke mindre end to læger, nemlig Bent Larsen og Nils Hofmann stod for ordineringen af medicinen, dog mod brugerbetaling – og her gjaldt medicinkortet ikke!

På træffets første aften gik grillen ud i første omgang, →



men sejlklubformand og doktor Nils Hofmann kendte den rette behandling, så der gik ikke ret lang tid før der kom herligheder på grillen, og folk hyggede sig.



Der var som noget nyt stumpemarked, hvor deltagere medbragte nogle af deres gamle sager fra de bagerste hylder – en succes der



bør gentages.

Axel Knuthsen gav rundvisning ad "silderuten" i den gamle middelalderby Stege - i spidsen for mange interesserede træbådssejlere.



Vores årlige træfer blevet et tillobsstykke. Kan det ikke lykkes at få båden med, tager man da med alligevel og ligger i telt. En hel teltlejr opstod omkring klubhuset. Her Svend Erik og Karen Sokkelund i fuld gang med byggeriet. Der er vist ingen tvivl om at de håndterer båden mere sikkert end et telt...





Der blev opmålt både efter NNL-reglen; her den flotte motorsejler "Sylvig", der blev målt til hele 6,7 i NNL af Jørgen Heide-mann med svoger Jens Christian som hjælper. Det skulle jo så have ført til at "Sylvig" var den hurtigste af alle deltagerne, hvad enhver jo kan se at hun ikke er. Vores målregel har jo et problem, som gjorde at man forlod den i sin tid: der regnes ikke vægt med ind.

Så "Sylvig", der er bygget til havsejls og vejer 12 tons, skal altså ifølge sine mål kunne tække en Mälär 30, selvom "Sylvig" er en halv meter kortere, halvanden gang så bred og vejer fire gange så meget. Mere sejl ville kun have straffet hende yderligere. Men den glade ejer Arne Sylvester gjorde hvad han og båden kunne og gennemførte alle 3 løb i kapsejlsdelen som flot nummer sidst.



Børnene – også de store – fik tilbud om at komme på geocatching, hvor det drejer sig om at finde gemte "skatte" ved hjælp af håndholdte GPS'er. Der var flere børn med på træffet i år end i mands minde, og de gik op i legen, selv om det regnede lidt ind imellem. Men denne her skat var nu også ganske særlig børnevenlig.



Seks skinnende motorbåde deltog i dette års træf – det må være rekord. De forstod virkelig at hygge sig, og så stillede de sig til rådighed som udflugtsbåde på fællesturen til Nyord for alle, der ikke deltog i kapsejlsdelen. Vi var mange, der kiggede langt efter dem, da de tog afsted fulde af folk, men kapsejlsdelen var da også meget sjov...





Der var fælles madpakkespisning på Nyord Havn og underfundig og underholdende rundvisning med saftige fortællinger om nyoranerne før og nu – det stod William Houmann for med fynd og klem. En stor oplevelse, siger dem, der var så heldige at deltage.



Kapsejladsen



Kapsejladsdommer Karl Erik Janson lovede at satse på, at det skulle blive nogle velfungerende og hyggelige kapsejladser, og det lykkedes til fulde.



En enkelt af motorbådene, "Modesty", stillede sig til rådighed som sejlede presseloge – og bidrog dermed til en masse forrygende pressebilleder fra kapsejladserne.



*Vejret var frisk, især i de første to sejladses.
Der var lystig kamp, og bådene smed godt til.
Heldigvis var der tid til at lænse mellem sejladserne*





Den tredje og sidste sejlads gik næsten til Kalvehave og helt tilbage med mål i Stege havn. De forskudte starter passede så fint, at alle kom i havn næsten samtidig – undtagen "Sylvig" der jo konsekvent "lukkede leddet". Men så kunne vi til gengæld alle rigtigt nyde hendes stoute holdning og fornemme røde klæder, da hun ankom i ensom majestæt.



De dygtige fotografer i bådene har leveret en masse perler fra kapsejladsen – hvis du vil se flere, så gå til DFÆLs hjemmeside..



Som noget nyt var der "rigtige" præmier og diplomer til bådene – og også pokaler for de to nye kategorier i Danmarksmesterskabet for Træbåde. Kapsejladspræmierne blev uddelt til løbsvinderne søndag formiddag, inden standeren blev halet ned og stævnet skudt af.



Erik Skovgaard modtager pokalen for 6-meter R-båden "Oui Oui" – der vandt danmarksmesterskabet for de større både.

Jørgen Heidemann i folkebåden-Scherzo sejlede sig flot til en plads som danmarksmester og modtog pokalen for de mindre både.



Præmiering

Ove Juhl skriver på vurderingsudvalgets vegne:

Igen i år var det en fornøjelse at gå rundt og se de mange smukke både, og det var ikke nemt at dele sol og vind lige. Komiteen bestod af:

Bådebygger Jørgen Jensen, København

Bådebygger Martin Krøyer Walther, København

Bådebygger Ole Michaelsen, Stensved

Ove Juhl, DFÆL

Ialt blev der uddelt 1 Opmuntringspræmie, 4 Plaketter for god bevaring, Skruen til flotteste motorbåd og Harpun-loggen.

Resultatet blev:



Opmuntring:

"Sesam" er en smuk Pettersson motorbåd, bygget ca. 1918, og der er utrolig meget lak. Sesam er fornyligt blevet importeret fra Sverige.

Der skal mod til som ny bådejer at gå i gang med dette store lakarbejde.

Ejer Anders Kofoed og Peter Dammann.

Plakette:

Kutteren "Neel" er bygget i 1928 af Wilhelm Hansen i Middelfart. Båden er langkolet og bygget i læk på eg.



Den var oprindeligt gaffelrigget.

Lars Klug købte Neel i 2001, og hun trængte virkelig til en kærlig hånd. Det første, der blev skiftet, var bjørn og agterstævn, og så er det ellers gået slag i slag med udskiftning af kølplanke og forstævn, og der blev også tid til at lave et nyt cockpit. Alt er indsmurt i store mængder linolie. En dag bliver der måske også tid til at få en højere mast.



Plakette:

"Sylvig" havde stået og lænet sig op ad en lade uden presenning i nogle år inden Arne Sylvester købte båden i 2006. "Sylvig" har fået nyt dæk og er ellers renoveret i alle ender og kanter. Den gamle petroleumsovn er skiftet ud med en brændeovn, gad vide, hvor man finder brænde til søs. "Sylvig" er nu igen klar til at krydse Atlanten. Læs artiklen om Sylvig i blad nr. 100

Plakette:

"Skarven" er en 45 m² Spidsgatter bygget af K. Thomsen, Kalundborg, og den er ejet af Erik Vrønding Nielsen siden 1976. Kolen er blevet udskiftet, og båden fremstår utrolig originalt over alt. Læs og se mere om "Skarven" i dette blads artikel om båden og dens ejer på side 20.



Plakette:

Spidsgatteren "Marita" er konstrueret og bygget 1935 af Emanuel Mortensen, Fejø. Båden er flot vedligeholdt og bærer præg af at have været i samme families eje altid.



Skruen:

Familien Olsen forelskede sig i motorbåden, "Chipper", som stod forsomt på havnen i Hornbæk, og 14 år tog det, før "Chipper" igen blev sejlklar. I perioder blev båden kaldt for vandskrækken, fordi den aldrig kom i vandet. Nu er den der, og det har været værd at vente på, sjældent har vi set noget så gennemført, og når familien Olsen fortæller om detaljerne, lyser deres glæde ved båden ud af øjnene, der er så meget at fortælle om, så vi kunne have stået der endnu. "Chipper"s historie er ukendt, det vides kun, at den lå i Lemvig, før den kom til Hornbæk ca. 1990. Læs artiklen om Chipper i blad nr. 99.



Harpunloggen

10 års restaurering skulle der til, før "Oui Oui" nærmest blev genfødt. "Oui Oui" blev søsat i 1922, og blev af den første ejer overdraget til KAS i 1924 som skolebåd. KAS solgte båden i 1927, og siden da har den ført en omtumlet tilværelse. I 1997 stod båden på en bådplads i Køge, bestyrelsen i KAS sagde ja til at købe båden, og den blev transporteret til KAS' bådplads. Alt er skilt ad og samlet igen, bådens jernkøl blev udskiftet med en blykøl støbt på pladsen, og i dag står "Oui Oui" i næsten perfekt stand efter et kæmpe restaureringsarbejde udført af KAS' medlemmer med Erik Skovgaard Jensen som primus motor. Læs artiklen om Oui Oui i blad nr. 96.

Hvis du går ind på DFÆLs hjemmeside under "Sommerstævne i Stege" kan du se masser af flotte fotografier fra hele træffet – der kan du også se Catjas og andres film fra kapsejladsen og træffet.



Festmiddagen

Teltet var fyldt til bristepunktet med 115 glade deltagere, stemningen var høj, og det lysnede i øst, før de sidste gik i bådene. Her var taler af kapsejladssdommeren, uddeling af opmuntringspræmie, plaketter, harpunlog og ”Skruen”, herlig mad, godt øl, fællessang og optræden af flere af de deltagende. Højdepunktet på festen var måske, da Peter fra ”Halvtolv” gav ”Admiralens Vise” for fuld skrue. DFÆLs medlemmer kan ikke kun sejle – de forstår virkelig også at feste.

Det forrygende festbord med de herligste retter kaldte de glubende sultne deltagere til i hobetal. Dybt foruroliget så manden bag maden, Anders Toft, kodet blive revet af bordet, ligeså hurtigt han kunne nå at skære det. Ingen kom dog til at gå sulten fra bordet; der var endnu en hel del af den fantastiske mad tilbage, da de sidste festdeltagere havde opgivet at spise mere. Selv om kokken beskedent protesterede, blev han kaldt ind til applaus i teltet. Sejlklubben Mon har tydeligvis bestyrelsen fuld af eksperter på hver sit felt.



Peter fra Halvtolv havde stor succes med sin fortolkning af Admiralens vise



Folkene fra Halvtolv bidrog i særlig grad til underholdningen



Sejlere kan også synge



»Husorkesteret« og sanggruppen i fuld funktion



Jan fra Chipper er mester for mange fremragende portrætter



DFÆLs kapsejladsresultat

I h.t. sejladsbestemmelserne anvendes DFÆL's pointsystem – sådan et har vi bare ikke!

Men vi har ved tidligere lejlighed brugt Dansk Sejlunions lavpointsystem (Regel A4.1 i DS' kapsejladsregler), så det har vi så gjort igen.

1. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Points	Samlet placering	præmietid
Nina Swell	Swell	OS 31	5,1	7	2	10864
Duen	Twister	D-X	5,2	4	1	10318

2. løb

Scherzo	Folkebåd	F DEN 506 4,5	3	1	9444
---------	----------	---------------	---	---	------

3. løb

Saga	38 spidsg.	S 38 D 21	5,3	11 *)	2	10654
Bombus	45 spidsg.	S 45	5,6	14	6	10778
Skjald	Spidsg.	EX 38	5,3	11 *)	3	10669
Tjandi	Springer	V 8	5,3	13	5	10729
Tut	30 spidsg	S30 D 19	4,6	3	1	9722
Abelone	Kosterbåd	K 25 D 19	5,1	11 *)	4	10746

4. løb

ingen både

2.den start

5. løb

Sylvig	Ketch	Røde sejl	6,7	2	1	14143
--------	-------	-----------	-----	---	---	-------

6. løb

Joane	NK	N K D 3	6,1	6	2	10349
Can III	NK	N K D 4	6,0	3	1	10074

7. løb

Neel	Kutter	1	5,4	3	1	11517
------	--------	---	-----	---	---	-------

8. løb

Oui Oui	6 m R	6 D 16	6,3	3	1	9872
Carita	Målar 30	M 57	6,5	6	2	10130

*) Pointlighed i 3-die løb : her må vi ty til lidt regeltydning, se næste spalte
Sejladsbestemmelserne for dette stævnes kapsejlads definerer, at der sejles i h.t. Dansk Sejlunions kapsejladsregler 2009-2012.

Heri står:

A8 POINTLIGHED I SERIER

A8.1

Hvis der i en serie er pointlighed mellem to eller flere både, skal hver båds pointtal fra sejladserne opstilles i rækkefølge med de bedste først, og ved de pointtal, hvor der først er forskel, skal pointligheden brydes til fordel for de(n) båd(e), der har de(t) bedste pointtal. Pointtal for fratruckne resultater skal ikke medregnes.



A8.2

Hvis der stadig er pointlighed mellem to eller flere både, skal bådene rangordnes efter deres pointtal i den sidste sejlads. Yderligere pointlighed brydes ved at anvende de berørte bådes pointtal i den næstsidste sejlads, og så fremdeles indtil alle pointligheder er brudt. Også resultater, som en båd har fratrullet, anvendes.

Pointregnskabet for de berørte 3 både ser således ud:

Bådnavn	1. sejl.	2. sejl.	3.sejl.	Sorteret i rækkefølge		
Saga	3	2	6	2	3	6
Skjald	4	5	2	2	4	5
Abelone	2	4	5	2	4	5

Regel A8.1 giver:

Alle lige mange 2den-pladser. Afgør intet
Kun Saga har en 3die-plads d.v.s. bedst og får dermed en samlet 2den -plads i løbet.
Begge øvrige har både en 4deplads og en 5te-plads. Afgør intet.

Så må vi ty til regel A8.2:

I sidste sejlads klarede Skjald sig til en 2den-plads og står dermed til en samlet 3dieplads så Abelone får en samlet 4de-plads.

Og så kan vi glæde os over, at vurderet på samlet resultattid fås samme rækkefølge imellem disse 3 – selv om en sådan vurdering ikke gælder i denne konkurrence.
DM træbåd Stege 11-07-2009. Samlet resultat (opgjort i h.t. "tid-på-distance" princippet)

Brød, ost og bomnok

Af Eva Noer Kondrup

Hven Rundt 2009, hvor der blev dystet om 'Bomnokken', og hvor vi oplevede en kollision på næstnærmeste hold.

Det viste sig, at Henrik Effersøe, KAS' tidligere formand og indehaver af et sejlene klenodie, klassepidsgatteren Bel Ami, 38 kvm nummer eet, ofte har været vært ved at skjønt arrangement, Hven Rundt for træsejlere.

Nu skulle dette 'sovende' træf genoplives, og det skete sandelig med manér.

14 både var sat i søen for at kæmpe om Bomnokken, som er vandrepræmien for at vinde kapsejladsen Svane-møllen-Hven.

Det gik på god halvvind op gennem Sundet. En enkelt forsøgte sig med lidt spilersejlads, men vinden flyttede sig en lillebitte smule nordligere, og så måtte det opgives.

Det var aftalt, at kapsejladsen gik øst om øen, og nær-

*Beretningens forfatter
Eva Noer Kondrup som
glad matros i Norrebro*



mest perfekt så det ud med septemberblå himmel og den ene perlesejler efter den anden.

Noget gik imidlertid galt, og fra Passat oplevede vi det desværre fra første parket.

Vi havde ligget og dystet lidt med Randi, en gaffelrigget, sjov ting, hjemmehørende i Fiskerihavnen og tæskefræk med en lille klyver yderst.

Da vinden skrallede, virkede Randi først lidt vigende i fart, men så tog den os alligevel ud for Bäckviken. Fotovinklen var til gengæld optimal, så vi skød et par billeder af Randi agten fra, det var næsten uden brug af zoom.

Pludselig kom en kæmpe, svensk glasfibersejler drønende ind i billedet, der var ingen muligheder for at vige



Den lille havn Norrebro på Hven var godt pakket, da Kjøbenhavnske træsejlere holdt weekendstævne 22.-23. august



Catja, Anja og Anders hygger sig i det gode vejr





Randi på vej mod Hven og det dramatiske sammenstød med en svensker



Flere spændende udfordringer mødte folkene fra Abelone



Der var masser af aktivitet bl.a. quiz, banko, sang, musik og minigolf

og ingen havde set hinanden, det sagde crunch. Vi skulle krydse lidt derefter, men var selv helt 'forkrydsede' over oplevelsen: så hurtigt kan uheldet være ude. Det er tankevækkende og gav, om ikke andet, inspiration til fra nu af at holde meget, meget bedre udgik(!)

Randi udgik desværre af arrangementet. Til gengæld fyldtes Norrebro Havn hurtigt af de øvrige både, og der var såmænd fyldt i forvejen, så halvdelen af weekenden gik vist med at forhale. Alle tog det dog med godt humør.

Der var jo også løjer nok: quiz, banko, sang og musik,

fælles grillning, udskænkning af rødvin, minigolf og ikke mindst den vidunderlige ø.

Mine kulinarisk besatte gaster glimrede ved at være de sidste tilbage til afsejling. Halvdelen af havnen ventede på dem, meeen, der skulle jo lige købes gedeoste, og bageren med det fantastiske durum-hvedebrød, født og opvokset på øen, skulle da også have et besøg.

Fra hjemturen med dejlig vind og ikke så dejlig modstrøm, skal jeg hilse og sige, at både brødet og ostene var hele turen værd..!



Henrik Effersøe (det er ham med den røde hue) er initiativtager til den vellykkede weekendtur



Traditionen tro uddeles bomnoken som kapsejladspræmie

Frederikshavn Træskibslaug

Kræmmermarked I Rønnerhavnen den 1. august 2009

Et vellykket arrangement. Vejret var perfekt, sol og varme og ikke fredagens vejr, regn og kuling.

Vi var en del, der var tidligt på havnen, fik bådene fortojet på den nye flydebro, signallflagene kom over top, vi fik vores nye skilt på plads – skiltet med oplysninger om hver enkelt båd.

Da vi var klar til at deltage i festen, var vi 7 både flot lagt ved flydebroen.

Vi havde lavet aftale med Bruno Müller om at sælge øl og vand, et bord og en bæk blev skaffet, og salget kunne begynde. Det gik lidt trægt i starten, men da gæsterne havde skridtet boderne af og så, at der lå en flok gamle træskibe, så blev der gang i handelen, og snakken gik om vores ”klenodier”, som avisen Nordjyske kaldte dem. Avisen skrev bl.a. at vi ikke ville ”have ridser i lakken”, men vi valgte alle, at skibene kunne nydes fra flydebroen, da skibene ikke er så velegnede til et større besøg ombord, det være sig rent sikkerhedsmæssigt, samt begrænsningen af skibenes størrelse.

Da festen om eftermiddagen ebbede ud, vil jeg anslå at ca. 500 gæster havde lagt deres vej forbi, mange talte vi med, og alle havde kun rosende ord til overs for disse ”oldtimers” og om det store arbejde der er med at passe dem, de lå jo der flot skinnende i solen. Men nogle vil golf, andre gamle træskibe.

Da nogle af os fra Træ-

skibslauget sidst på eftermiddagen evaluerede dagen, var alle enige om, at det havde været en kanondag, en dag vi meget gerne deltager i til næste års Kræmmermarked.

Til sidst kan nævnes at vi følte med Kim ovre ved gæstebroen, han lå ene Coronet, det var synd, at ikke andre Coroneter fandt tid og lyst til at deltage, fredagens dårlige vejr havde måske skylden for nogle, men ikke alle, det var en skam, til så flot en dag med mange gæster på havnen og alle flagene, der blafrede i vinden.

Med venlig hilsen Birger





73 år i lyst og lyst

Ikke alle gamle træbåde har gået så grueligt meget ondt igennem, før de blev smukke svaner

”Skarven” fik plakette for god bevaring ved træffet i Stege her i 2009, og det er ikke underligt, når man ser dette skønne fartøj. Gorm Boa og undertegnede besøgte båden og dens stolte ejer gennem 33 år, Erik Vronding Nielsen, på hjemmepladsen i Svanemøllehavnen.

Vi har nu i en række artikler fortalt om både, der efter næsten at være gået til, er blevet reddet i sidste øjeblik – og er kommet til ny ære og værdighed igen. Det vil vi fortsætte med, for det er så vigtigt, at vi får reddet mange flere af de bevaringsværdige både, der står eller ligger og sygner hen i havnenes skammekroge. Men nu synes vi alligevel, at vi vil vise, at der findes både, der gennem hele deres lange liv er blevet passet samvittighedsfuldt og

Navn: "Skarven" ex. "Winni" og ex. "Ejna"
Type: 45 m² klasespidsgatter
Sejlnummer: S 45 D 3
Længde: 8,75 m Bredde: 2,85 m
Dybgang: 1,8 m
Deplacement: over 6 tons
Materialer: Lærk på eg
Motor: Volvo Penta MD2 fra 1972
Konstruktør: M.S.J. Hansen
Byggeår: 1936
Byggested: K. Thomsen, Kalundborg
Hjemsted: Svanemøllen



omhyggeligt af deres ejere. "Skarven" er et af de mange eksempler herpå.

Erik kendte båden i forvejen fra Svanemøllen, da han købte den i 1976. Den har faktisk siden første ejer i 1936 altid ligget på Svanemøllehavns midtermole ud for KAS's klubhus. Før hed den "Ejna" og allerførst "Winni", og Erik kender navnene på alle de fire foregående ejere.

Båden står så godt som originalt overalt, og man kan godt se, at det er en malermester, der har plejet den de sidste 33 år. "Skarven" er holdt i praktiske og traditionelle farver – bemærk den varme lød på fribordet.

Allerede ved Eriks overtagelse af båden var der lagt et dæk på med terylene-væv og epoxy – Hempadur. Det har holdt fint lige siden. Erik har selv udskiftet lærredet på ruf-taget med et tyndt to mm finerlag skruet på og med to lag glasvæv og polyester ovenpå. Hvert år bliver ruftag og dæk malet med oliemaling – Erik blander fint glasstøv i på dæket for skridsikkerheden.

Gorm Boa fortæller at Eriks evner som maler er guld værd for træbådsejerne på pladsen. Han har altid lige lidt toner i den rette mængde, så farven får præcist den ønskede nuance – og der er altid et godt råd at hente, også om den her gamle bølge maling er lige til at smide ud eller røre op igen. "Den kan næsten altid bruges", siger Erik.

Riggen på "Skarven" er imponerende. "Den sejler kun godt, når masten står godt bagover", siger Erik. Masten rager 15 meter op, og bommen er over 5 meter lang. Det røde storsejl er på godt 32 m² og fokken på godt 12. "Så jeg fører lige præcis de 45 m², som klassen giver navn til, og det giver lige det det skal", siger Erik.

"Båden fik ny rig i 1966", fortæller Erik, "og der blev sat 200 kg bly under den gamle køl. De ville egentlig have forhøjet masten, men det frarådede Slaaby-Larsen, der tegnede den nye rig."

Masten er en hul, bygget mast, mens bommen er massiv og firkantet, hvilken den faktisk altid har været. Erik pointerer, at selv hurtigrebet er originalt fra 1936 – "...det var altså ikke Elvstrøm der opfandt det!", som han siger. Fortrekanten og bommens længde er i de oprindelige mål.

Erik sejler med peterbom på fokken – her er ingen rullegenua. Fokken er kun på 12 m², men med det store storsejl går det fint. "Der var faktisk en genua med til båden. Den er på 33 m² og den er skødet helt ude agter – men jeg bruger den aldrig, den er ikke skåret til kryds" siger Erik, men han peger ud for os, hvor langt genuaen går ud – helt til kun halvanden meter fra bomnokken.

I 1989 gennemgik "Skarven" dog en større underlivsoperation. Erik fortæller, at det hele startede med at et en-



"Skarven" er særdeles kraftigt bygget, med meget kraftige spanter og dobbeltspanter samt kraftige svøb. "Den er også tung," siger Erik, "kranmanden mener den vejer godt 6 tons." Båden er helt tæt, og dog: I år synes Erik nu, at den har taget en lille smule vand ind på frisk kryds, hvilket den ikke plejer. Mon ikke det kunne skyldes det meget tørre forår, vi har haft?



Det er ikke alle MSJ Hansen-spidsgatter-ejere, der har fornøjelsen af at have Hansens oprindelige og berygtede "brusekabine" over forkøjerne. Inden Erik købte båden, var den oprindelige skydekappe blevet udskiftet med en dobbeltkarmet forluge. Erik viser, hvor vandet løber ud fra opsamlingsrenden mellem de to underkarme. Der er i Eriks 33 år med "Skarven" aldrig kommet en dråbe ned i køjerne derfra!



Erik og Gorm i det rummelige cockpit, der er så typisk M.S.J. Hansen med de forhøjede styresæder agterst, så man kan se over kahytten.

kelt bord under vandlinien "så lidt underligt ud". Bådebyggeren bad ham brænde malingen i bunden af, og nu viste det sig, at 2-3 bord i begge sider burde skiftes. "Når vi nu alligevel var i gang, tog vi lige det nederste bord med – og så viste det sig, at selve kølplanken var angrebet. Så blev den også skiftet, og agterbjørnen og en halv meter af agterstævnen med. Og når vi nu havde den åbnet og kølen var af, så det var lige til at komme til, så fik vi også udskiftet bundstokkene."

Erik har ikke sejlet kapsejls med båden, han mener i øvrigt, at den er tungere og bredere end de andre 45'ere i klassen. Den har nu sejlet kapsejls i sin tid, og Erik fortæller, at båden ikke oprindeligt var bygget med motor. "Så fik dens søsterskib "Vagant" motor i, og det viste sig, at den sejlede hurtigere end de andre af det, så derfor kom der også straks motor i denne her."

Motoren i "Skarven" er en 25 HK Volvo MD2B fra 1972. "Den har aldrig været skilt ad", fortæller Erik, "og en volvomekaniker har fortalt mig, at det skal den heller ikke,

så længe den kører fint.” Og det gør den, uanset den aldrig har fået skiftet lejer, slebet ventiler eller skiftet toppakning. Den blev lavet om til ferskvandskøling i 1992 uden at blive skilt ad, som nogen ellers siger man skal, men den har kørt upåklageligt siden.

Erik og familien har sejlet vidt omkring i ”Skarven” og for tre år siden kørte motoren lidt mere end normalt, idet den var en tur gennem Götakanalen – uden kvaler af nogen art. ”Jeg har passet den med olieskift og konserveret den om vinteren – og jeg gennemskyllede kølesystemet hvert år, dengang den var saltvandskølet.”

”Man kan sejle meget langt med Skarven uden at blive træt”, siger Erik. Båden er jo også tegnet af M.S.J.Hansen, der var kendt for aldrig at gå på kompromis med hverken sejlegenskaber eller bådenes styrke. Vi kender ham som

konstruktør af mange spidsgattere, herunder den kendte 30 m² Springer, og ligesom Berg blev han splintrende rassende, hvis nogen vovede at fravige hans krav om materialvalg og dimensioner.

”Skarven” har altså fulgt familien i 33 år – børnene Henrik og Lene var kun 5 og 9 år, da båden kom ind i familien. Det var nu ikke noget nyt med en båd, for før den sejlede familien i ”Tina”, en lille klinkbygget spidsgatter, og i den var Erik og hans kone, Annelise, såmænd så langt som til Bornholm og til Kosterøerne med, mens børnene var helt små.

Et eksempel på en båd der er blevet behandlet og plejet kærligt og omsorgsfuldt hele livet som var den et levende medlem af familien. Sådan nogen har vi heldigvis også mange af...

Stig Eklblom



Der er god plads i en 45'er, i hvert fald for en nordisk krydser-sejler som undertegnede. Erik mener at salonen oprindeligt var helt adskilt fra forkahytten med et skot – huller i dæksbjælken under forkarmen kunne antyde det. Men det var blevet åbnet inden Eriks tid.

Værfter, træbåde og videntcentre

En reaktion på Raffaello Bartolini's indlæg i sidste nummer af DFÆL-bladet:

Selvfølgelig skal bådebyggerfaget bestå, ikke blot i 30 år, men gerne i resten af dette årtusind – mindst! Det er helt sikkert også hvad Frank Steinbeck mener.

Men faget er trængt. Gennem de seneste 30 år er mange små og større værfter lukket, simpelthen på grund af ordremangel. Skal denne udvikling vendes, handler det ikke om opbygning af værnecentre eller lignende tiltag. I stedet skal vi ganske enkelt have flere mennesker til at sejle i både af træ – det vil betyde efterspørgsel på både nybygninger, omforandringer og reparationer og derved give grundlag for videreførelsen af et levende bådebyggerfag.



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Inden for markedsføring tales der meget om oplevelser, og mindre om produkter. Hvis vi skal tilslutte os dette, må vi stræbe efter, at det at eje, sejle og vedligeholde en træbåd fremstår som en positiv oplevelse.

I nummer 98 og 99 af dette blad berettede Peter Jakobsen en sørgelig historie om, hvor galt det kan gå, når man forelsker sig i et smukt, ældre fartøj, og først senere erfarer, at det, man har erhvervet, skjuler en masse dårligdom under en tilforladelig overflade. Her kom de positive oplevelser nok i mindretal, både hvad angår ejerskabet, sejladsen og vedligeholdelsen. Men hvad er det egentlig, der går galt i de situationer?

For det første er det selvfølgelig et problem, hvis man forelsker sig. Dømmekraften bliver sat ud af funktion, og man får alt for travlt med at få købt drømmebåden. Man bør altid inden et køb bede en fagmand om at gå båden igennem og give en seriøs vurdering af bådens tilstand, samt et bud på, hvilke reparationer, som eventuelt vil være forestående, nu eller senere, og et skøn over, hvilket prisleje disse arbejder ligger i. De penge, man som køber må betale for denne bistand, kan vise sig at være de bedste penge, man nogensinde har brugt på en båd – og i mange tilfælde kan en besigtigelse med kritikpunkter endda bruges som argument for et nedslag i prisen.

For det andet bør man som kommende bådejer gøre sig klart, hvad det er, man vil. Vil man have så megen sejladse og så lidt bøvlsom muligt, eller kan man godt lide at gå og arbejde med tingene (for nogle er dette faktisk den største del af glæden)? Hører man til førstnævnte, står man sig næsten altid ved at købe en båd i god stand, der ligger så tæt op ad ens ønsker som muligt, dvs. et fartøj, der umiddelbart er klar til sejlads. De både er sjældent de billigste i indkøb, men vil oftest være det i længden. Hører man til dem, der gerne vil arbejde med båden, skulle man måske overveje andre muligheder end at købe et gammelt fartøj med restaurering for øje – hvad med at bede bådebyggeren om et tilbud på et nybygget skrog, som man selv apterer, evt. med lidt assistance fra samme bådebygger? Det kan måske godt virke lidt dyrere i første omgang, men prøv at lægge et 10-årsbudget, inkl. forsikringspræmier og alting, og husk, at når båden engang skal sælges, vil den nybyggede båd repræsentere en noget højere værdi end den

gamle, restaurerede.

Spørger man den almindelige plastik-bådejer, hvorfor han ikke har valgt en træbåd, gives der kun ét svar: Vedligeholdelsen. Og ganske rigtigt: Der er mere vedligeholdelse på træ end på glasfiber; men måske kunne der ændres på dette. Måske kunne det være en spændende udfordring til bådebyggerfaget at udvikle en træbåd med mindre vedligeholdelse – i dag har vi en række produkter, som hver især giver nye muligheder, og som i kombination må kunne give en mængde nye løsninger. Jeg selv arbejder blandt andet med en ny måde at lave et trædæk på, så det

forbliver tæt, og Raffaello Bartolini har vist også nogle alternative ideer.

Et forslag herfra skal derfor lyde til bådebyggere, bådere og alle interesserede: Lad os slå hul på en ny fremtid for træbåden. Lad os prøve at samle og dele hinandens gode og mindre gode erfaringer, opret en hjemmeside til formålet, afhold en eller flere temadage om fremtidens træbåd, opbyg efterhånden et center for viden om træbåden, frit tilgængeligt for alle. Og lad os på den måde få vendt udviklingen, så også kommende generationer får mulighed for at opleve en flere tusinde år gammel kultur.

Årets kurser hos Løgstør Bådebyggeri

– kort oversigt og priser

Alle kurserne i dette katalog afvikles på Løgstør Bådebyggeri, i samarbejde med AOF Løgstør. Holdene er små med højst 10 deltagere, så der er god tid til den enkelte. Den daglige undervisningstid er fra kl. 9 til kl. 16, undtagen på kurset: »Lav et tobaksskab«, der varer fra kl. 9 til kl. 17 begge dage.

Datoer:

Opmåling og afslagning	3.- 4. okt. 09
Linjetegning	24.-25. okt. 09
Byg en halvmodel	31. okt. - 1. nov. 09
Klinkbygning	14.- 15. nov. 09 og 9.- 10. januar 10
Aptering	21.- 22. nov. 09
Træbådens vedligeholdelse	28. nov. 09 og 16. jan. 10
Grundlæggende brug af overfræseren	5.- 6. dec. 09 og 23.- 24. jan. 2010
Lav et tobaksskab	13. dec. 09 og 30.- 31. jan. 10

Kursusgebyr, som betales 1. kursusdag:

Træbådens vedligeholdelse	500 kr.
Lav et tobaksskab inkl. materialer	1450kr.
Byg en halvmodel inkl. materialer	1100 kr.
Øvrige kurser	950kr.

Ved tilmelding til min. 5 kurser ydes 15 % rabat.



Der kan desuden arrangeres kurser på bestilling, mod betaling for mindst 6 deltagere.

Overnatning kan anvises.

Tilmelding til:

Løgstør Bådebyggeri v/Finn Nielsen

Havnevej 5, 9670 Løgstør

Tlf. 98 67 18 85 www.baadebygningskurser.dk

AOF Løgstør v./Ole Petersen Tlf. 98 67 26 20

Du kan sende bud efter et katalog på ovenstående adresse, eller gå ind på hjemmesiden og se mere om kurserne.

Båden i nyere arkitektur

Af Eva Noer Kondrup

Hvordan optræder monstro båden med sin særlige, aquadynamiske facon i den nyere arkitektur?

Der er mange eksempler, men jeg vil her fortælle om tre.

Det drejer sig om et mesterværk af den store, moderne arkitekt Le Corbusier, et dansk værk, og til sidst et værk, hvor båden kun indirekte forekommer, nemlig i form af en fisk.

Ejendommeligt nok skulle netop en af den moderne arkitekturs store fædre, Le Corbusier, designe et bygningsværk, der, om noget, refererer væk fra modernismen og i stedet dyrker de organiske former, nemlig kapellet Notre Dame du Haut (1955), situeret i Ronchamp i det østlige Frankrig. Le Corbusier gjorde ellers et stort nummer ud af at anvende moderne, standardiserede linier, og kapellet i Ronchamp er da også hans eneste værk, hvor han afviger fra dette princip og laver et såkaldt site-specific værk, dvs. et værk, der er tilpasset omgivelserne, her en bakketop i et



Kapellet Notre Dame du Haut (1955), af Le Corbusier

landskab. Kapellets facon er tillagt forskellig betydning, nogle mener at taget skal illudere 'nonnehat'. Det er da også muligt, men fraktionen der mener, at der er tale om en 'båd' kan vist ligeså vel have ret...?!

I den hjemlige andedam sejler også en arkitektonisk båd, eller et skib, i hvert fald noget med sejl. Det drejer sig selvfølgelig om "Arken" (1988-96), kunstmuseet i Ishøj, tegnet af den dengang sensationelt unge Søren Robert Lund (født 1962) og opført i klitterne lige ud til Køge Bugt. Selve arkitekturen har her et helt andet udtryk end hos Corbusier, der er en splittelse i formerne, også kaldet dekonstruktivisme, og samlet har bygningsværket, der i øvrigt allerede er blevet udvidet og renoveret, et stærk udtryk, 'ekspressivt'..!

Træsejlerne opfordres til at søge ind til Ishøj og beskue dette bygningsværk fra søsiden, derefter lægge til i Ishøj Havn og tage en rundtur på museet, der har skiftende udstillinger af både ny og ældre kunst.

Organiske former, basale byggematerialer – og en stor dosis sjæl, kunne være stikordene til livsværket af den ef-



Frank Gehry har fisken, karpen som svømmede rundt i forældrenes badekar for den skulle fortæres, som sin primære inspirationskilde



terhånden aldersstegne, men ikke mindre produktive verdensarkitekt Frank Gehry.

For at opnå maksimal kommunikation mellem sine særprægede, fordrejede objekter og modeller, manden bygger et utal af modeller, og entreprenøren, har han adopteret det computerprogram, som man laver Boeing-flyve-maskiner med. Ikke nogen helt lille præstation, og resultaterne er legio.

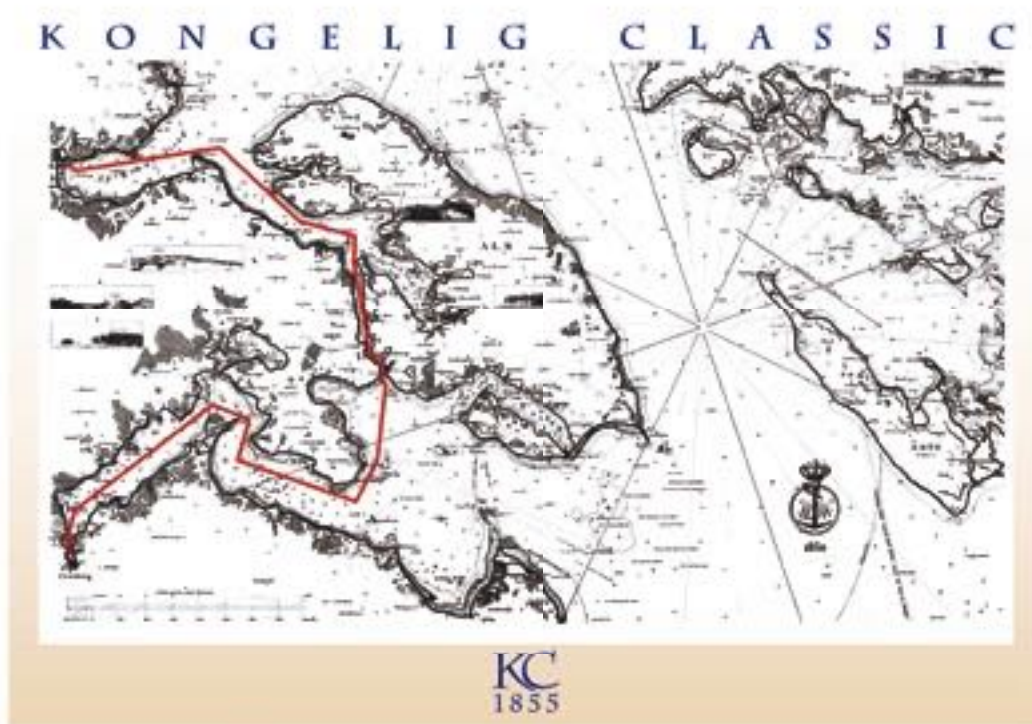
Han startede med genbrugsmaterialer, har bl.a. designet en lænestol af bølgepap. Det var ikke let for denne californiske original at slå igennem, så et af hans tidlige projekter blev da også ombygning af eget hjem i Santa Monica, hvor han indkapslede sin ret ordinære villa i diverse plader og glasfacader.

I mange år, før bygningen af Guggenheim-museet i Bilbao, var det næsten ikke muligt at se et værk fra Frank Gehrys hånd i Europa, der var kun møbelfabrikanten Vi-

Kunstmuseet Arken ved Ishøj er tegnet af den dengang kun 24-årige Søren Robert Lund. Han har hentet sin inspiration fra sejladser i drage fra Helsingør

tras bygninger i Tyskland og en enkelt anden ting, som egentlig ikke er en bygning, men nærmere en stor skulptur: en kæmpe kobberfisk(1988-92), 35 gange 55 meter på kysten i Barcelona, hvor den markerer indgangen til Den Olympiske By.

Frank Gehry har fisken, karpen som svømmede rundt i forældrenes badekar før den skulle fortæres, som sin primære inspirationskilde, og som et legeme, der bevæger sig optimalt i vand, kan en båd vist også godt betegnes som en slags storknet fisk...(!)



Kongelig classic

Der er planer om at oprette en ”kongelig” dansk-tysk kapsejls fra Flensborg over Sønderborg til Åbenrå til næste år i dagene 2. til 5. september 2010 . Stævnearrangørerne skriver:

Regattasporten i den vestlige Østersø begyndte 6. 9.1855 på Flensborg Fjord med en sejlkonkurrence for lystbåde og erhvervsbåde.

Præmien var Kong Frederik d. VII's pokal.

Flensborg bys maritime partnere Sønderborg og Aabenraa indbyder jer til at mindes oprindelsen for regattasporten ved den årligt vekslende start og slut mellem Flensborg og Aabenraa. Alle ”klassiske” lystyachter, kuttere, galeaser, skonnerter m.v. er indbudt. Ligesom i 1855 skal de starte i deres egen klasse, for at opnå ”deres egen” pokal for enkeltstrækninger og for den samlede sejr.

Torsdag: Ankomst i Flensborg. Velkomstfest i Klassikerhavnen.

Fredag: Flensburg – Sønderborg

Reception på Sønderborg Slot.

Kort gæstesejls med nogle af de deltagende skibe.

Lørdag: Sønderborg – Aabenraa

Kåring af vinderne i de forskellige klasser for delstrækninger og heldistansen, CLASSIC-fest med historisk marked, maritime udstillinger, håndværk, musik, teater-skib m.m.

Søndag: Maritim strandgudstjeneste, gæstesejls, hjemrejse.

Vi skal forsøge at følge op på ideen, efterhånden som planerne skrider frem



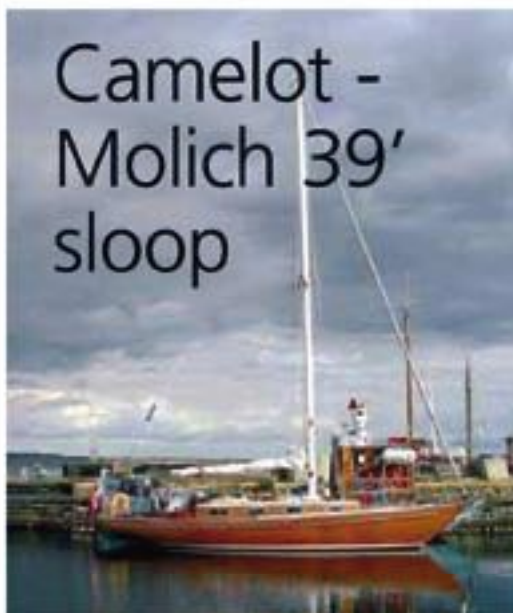
Sølvmåge

Larus Argentatus

Sølvmågens vinger og ryg er grå, og den fuldvoksne fugl måler ca. 55-67 cm.

Den træffes året rundt, oftest ved kysterne, men også inde i landet, f. eks. på åbne lossepladser, og da i store flokke.

Sølvmågen danner gerne par for livet, og begge parter deltager i udrugningen af de typisk 3 æg pr. sæson.



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. Særlig velholdt
fartøj!

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

Henvendelse: Niels Jensen (0045) 4586 4099, mobil 2671 4499
Båden er beliggende hos Walsted, Thuro

Motor: Yanmar 3 JH2, 38 HK,
fersvandkølet. (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 bronzespil 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.

Blæs på utætheden!

Vi har nok alle oplevet, at der drypper vand ned fra dækket eller ruftaget.

Det er voldsomt generende. Én ting er, at der kommer lidt havvand ind ved frisk sejlad. Det bliver nede i bunden, så længe det er beherskede mængder.

Men regnvand og røgvand, der trænger ned kan gøre megen skade – især i konens køje.

Vand vil gerne løbe nedad. Men hvis der er blæst hen over båden, kan vandet sandelig også løbe på langs og endog opad ved det sug, der dannes.

Derfor er det nogen gange meget vanskeligt at finde utætheden.

Fortvivl ikke, der er håb!

Med en kompressor eller en luftpumpe skal du blæse på stedet, hvor vandet drypper indvendig.

Hvis det regner, kan en hjælper umiddelbart se, hvor luften bobler ud udvendig.



Her er der anvendt en pumpe, beregnet til luftmadrasser

Hvis det ikke regner, kan du hælde lidt sæbevand ud over det mistænkte sted og omgivelserne.

Her bliver man ofte overrasket, fordi lækagen viser sig et andet sted, end du havde troet.

Med tør hilsen Gorm Boa

Laurinkoster Kraka sælges



Laurinkoster 28, 1962

L 8,50 m B 2,50 m D 1,45 m 3,8 t

Yanmar diesel 8 hk 1974

Båden er bygget af Tore Larsson i Kungsviken i Sverige. Båden fremtræder særdeles velholdt i blanklakeret honduras-mahogny. Silverspruce mast med nyere stående rig. Båden er meget smuk og velsejlende.

Pris 78.000 kroner

Ring: tlf. 4798 4225 bedst efter kl 17

Bevaringsværdige bomuldssejl til spidsgatter sælges

Fire sejl med håndsede lig-tove og i god stand

1	Forlig 8,0 m	Agterlig 7,6 m	Underlig 4,4 m
2	Forlig 6,7 m	Agterlig 5,7 m	Underlig 1,7 m
3	Forlig 4,2 m	Agterlig 3,3 m	Underlig 1,7 m
4	Sidelig 5,0 m	Sidelig 5,0 m	Underlig 2,9 m (ukendt anvendelse)

Prisidé 2000 kroner

Henvendelse: Peter Ladefoged

Strandvej 61A, 5762 Vester Skerninge

Telefon: 2947 4321

Projektbåd

Berg spidsgatter fra 1920'erne. L 19 fod B 6.5 fod.

Rullebom, mastehøjde 10,5 m

Materiale: kalmarfyr,

Mast, rig og sejl er ok

Har stået på land 2 år og trænger til klargøring/
istandsættelse.

Fantastisk smuk og velsejlende åben båd m.

fordæk

Står i Holbæk

Prisidé kr. 2000 eller bud!

Michael Pedersen, tlf. 29417747



Spidsgatter sælges

Mærke: Utzon Spidsgatter

Årgang: 1938

Rig: Bermuda

Byggemateriale: Fyr

Længde: 26 fod

Bredde: 2.51 m

Motor: Yanmar 2GM 15 hk ny/brugt monteret 2007

Bådnr: 0313 i registeret



Concha til salg

Concha er tegnet af Knud H. Reimers og bygget af Knud Jensen i Roskilde i 1962. Skrogets hoveddimensioner er:

Længde: 12.12 m, bredde 3.18 m og dybgang 1.92 m. Båden er bygget af 1" høvlede mahogniplanker limet på kant på laminerede egespanter fastgjort med bronze-skruer.

Master og bomme er af oregon-pine, spilerbom og peterbom er af silverspruce. Riggen er rustfri med 8 mm 19 strand wire på stormast og 6 mm 19 strand wire på mesan-mast. Båden har hvidmalet fribord, alt opstående mahogny samt cockpit og lønning er blanklakeret. Køl vægten er 3.2 tons bly fastgjort med rustfri kølbolte.

Der er teak på dæk samt teak på ruftag – undtaget på doghouse, som er samcolastik.



Udstyr: elektrisk ankerspil med 50 meter 10 mm kæde, et 25 pounds CQR anker permanent rigget under bovsprydet samt to ekstra ankere. Der er Vacumtoilet, Reflexovn med radiatorer og gulvvarme, nye el-læsepumper.

Et stel sejl, Genoa, Storsejl og Mesan er fra 2000. Desuden en masse ældre men brugbare sejl, bl.a. Spiler 105 m², Big Boy 45 m², Fok 25 m², Stormfok 10 m², Mellemstagejl 25 m² samt 2 storsejl, 2 mesansejl og 3 genuaer: I, II og III.

Navigationsudstyr: Brookes og Gatehouse Log og Ekkolod, Nasa Vindinstrumenter samt Kompas og GPS Repeater, Furuno GPS og Radar samt Nasa Navtex.

Koldt trykvand. Elpaneler med sikringer til alt er nemt tilgængelige.

Motoren er en ældre Bukh DV 20, som kører fortrinligt. Tankkapacitet: 120 liter diesel i 2 rustfri tanke under dørk i salon, 130 liter friskvand i to tanke, een forude under forkøjer og een i stbd kistebænk. Desuden en 30 liters diesel-tank i bb kistebænk til oliefyret. Denne kan let laves til at løbe ned i dieseltankene som reservebeholdning. En umonteret 40 liters holdingtank, som kan indbygges i skab bag toilet medfølger.

Concha har masser af stuveplads, 26 skuffer, 4 klæ-

deskabe samt skuffer, skabe og bogreoler i salon og hylder i forkahyt. I forbindelse med kabyssen med 2 gasblus er der et meget rummeligt skab til glas, tallerkener samt gryder, pletter og pander. En dybfryser findes agten for det store kortbord.

Concha er en meget harmonisk og velbygget båd, velsejlende og nok en af de smukkeste både i kongeriget.

Pris: 525.000 Dkr.

Jeg kan træffes på mobil 4045 1816 eller 30271814,
Email: joern@ms-egskov.dk eller havly@mail.dk

Original Colin Acher til salg

Colin Acher "Joan".

Byggeår menes at være 1910.

Restaureret 1981.

Længde 9,84 m Bredde 3,95 m

Deplacement 17 tons.

Kan besigtiges på Ebbes Bådebyggeri,

H.C. Christensensvej 5, 5960 Marstal,

Danmark.

Skibet har stået på land i en del år og
trænger til en overhaling.

Bortsalg sker uden mangelsansvar.

Besigtigelse efter aftale med

Ebbe Andersen.

Yderligere oplysninger:

Tlf. 0045 62532127

e-mail: ebbes_baadebyggeri@post.tele.dk

Er du interesseret, beder vi dig om at give et skriftligt
bud på fartøjet inden den 15. oktober 2009.

Sælger er berettiget til at
antage bud før udløbet af
budfristen.

Sælger binder sig ikke til at
acceptere højeste bud.



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:

Sejlkлуб:

Indsend gerne en kopi

Bemærkninger:

Brug evt. nyt papir

Evt. medlemsnr.

Navn:

Adresse:

Postnr. og by:

Telefon nr.:

Email:

Sendes til:
DFÆL, Birte Molbech
 Holstebrogade 4, 3.t.v. 2100 København Ø
 Email: register@defaele.dk
Medsend gerne foto og bådens papirer evt. digitalt eller i kopi

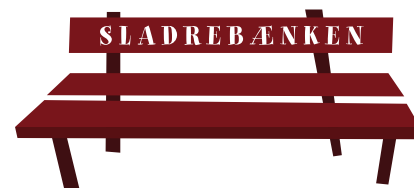
Hvis du kun ændrer bådoplysninger, skal du sende blanketten til formanden, Ove Juhl



Bryghuset Møn blev tydeligvis stærkt inspireret af vores træf i Stege og sendte bagefter en særlig "Sejlerøl" på gaden i forbindelse med kapsejladsen "Møn Rundt".

"– Sejlerøl er kun brygget i en begrænset mængde, og øllet vil først blive frigivet til salg i Møn Rundt-weekenden, og først derefter – hvis der stadig er noget tilbage – vil den komme ud i handelen i butikkerne på Møn" skriver bryggeriet.

Vi kan minsandten genkende Arne Sylvesters motorsejler "Sylvig" og Lars Klugs sejlkutter "Neel" på etiketten.



ISSN 1902-0163