



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 102 december 2009



Nr. 102, december 2009

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

Redaktion:

Stig Ekblom, (ansvarshavende)
Egelund 42, Himmelev
4000 Roskilde
sekbloom@ruc.dk
tlf. 4675 7070 eller 2625 1917
Eva Noer Kondrup
Carl-Ove Thor
Gorm Boa (layout)

Annoncer.

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

Tryk

Svendborg Tryk

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
3511 3839, cbb@defaele.dk

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:

Provinsejlerugen i 1943, Juelsminde. Maleri af H. Schoszer Pedersen

Få både er blevet afbildet så ofte som Dragen gennem tiderne. Den gør sig virkelig også med ynde fra alle vinkler – selv i en alder af 80 år. En sjældent vellykket konstruktion, som du kan læse meget mere om inde i bladet.

Ny hjemmeside for DFÆL

DFÆL har sat alle sejl til og har nu åbnet den nye hjemmeside med forbedret fartøjsregister, film, billeder, kalender, forum og meget mere. Vi håber, at siden vil blive brugt flittigt. Du vil automatisk blive ført til den, når du klikker ind på den gamle adresse: www.defaele.dk

Det er Arne Sylvester, der er hovedmanden bag den nye hjemmeside, Arne ejer også Ketchen Sylvig, se www.sylvig.dk

Bådregistret fortsætter som det plejer, i en tid har det ikke været muligt at sende opdateringer til registret, men det er nu muligt igen.

Vi håber at alle vil være glade for de nye funktioner, men den vil være under stadig forandring til det bedre i den kommende tid, og der er allerede – og vil forekomme – tekniske problemer under indkøringen. For eksempel er alle fotos i registret forsvundet i forbindelse med flytningen til en ny server (webhotel), bare rolig! vi ved, hvor de er, men det tekniske skal lige tilpasses, og der arbejdes på sagen.

Har du forslag til ændringer, er du velkommen til at skrive til hjemmeside-ingeniørerne Ove og Arne – gerne gennem hjemmesiden.

Nye medlemmer

Atli S-Cruiser

Marianna Fridjonsdottir og Tandri Waage

Rosenvængets Alle 14, 2 th.
2100 København Ø

Sept Knarr

Hans Emil Petersen
A.P. Møllers Vej 27
5700 Svendborg



Kalenderen 2009

28. november, lørdag kl. 14, Lynæs Bådeværft, Fjordsejlerne
17. januar, lørdag kl. 14, Holbæk Marina, klubhuset, Fjordsejlerne
27. januar, onsdag Bestyrelsesmøde
30. januar, lørdag Frederikshavns Træskibslaug
31. januar, søndag kl. 1100 Walsted Bådeværft, Ø-Havet
13. februar, lørdag kl. 14, Brandt-Møllers værft, Jægerspris, Fjordsejlerne
13. marts, lørdag kl. 14, Hørby Havn, Fjordsejlerne
28. marts, søndag Generalforsamling i København
Sommerstævne 2010
Sundby Sejlforening 8. til 11. juli
Sommerstævne 2011 Odense.

Lørdag d 30. januar kl. 14.00

Frederikshavn Træskibslaug indbyder alle interesserede til at høre lidt om træbåde.

Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer vil møde op og fortælle om foreningen og vise billeder af foreningens træbåde. På nuværende tidspunkt kendes stedet ikke.

Der bliver mulighed for at købe kaffe, øl og vand.

Læs mere om lauget på www.skibslaug.dk

Kontakt Birger Pedersen tlf. 20493774

Søndag d. 31. januar kl. 11.00

Walsteds Bådeværft byder velkommen til at se Værftet og hvad de går og pusler med for tiden.

Adressen er Saugskærvej 21, Thurø, 5700 Svendborg

Læs mere om værftet på www.walsteds.dk

Kontakt Carl Bisgaard tlf. 64733015



Åben båd vinteren 2009-2010

Lørdag den 28. november kl. 14, Lynæs Bådeværft Krydseren "Peti", 1959

Værftet har en bagindgang, der er lige ved siden af den hal, hvor Lars' båd ligger, og man kommer dertil ved at køre ned mod den gamle havn og dreje til venstre omtrent ud for, hvor den gamle fiskehandel ligger på højre hånd. Derefter ligger værftets oplagsplads til højre, og der står Lars og venter på os. Se Lynæs Havns hjemmeside, hvis det ikke er til at finde eller ring til Lars på 47981908

Lørdag den 16. januar kl. 14, Holbæk Marina, klubhuset

Platgatteren "Puk", 1927, og kragejollen "Spray", 1898

To unikke både, Finns lille åbne dagsejler Puk og Simons buttede Frederikssundsjolle Spray. Vi kigger på de to både og hører om deres historie. Spray er ved at få sin gamle gaffelrig tilbage. Holbæk Marina ligger i Dragerup, øst for Holbæk. Kontakt 22981674.

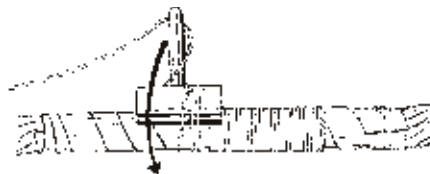
Lørdag den 13 februar kl. 14, Brandt-Møllers værft, Jægerspris

Ketchen "Strix", 1977

Oles dejlige fartøj holder vinter på Brandt-Møllers værft, hvor båden også er bygget, og det er her, vi kan komme på besøg. Værftet ligger på Skovnæsvej 6 i Jægerspris. Ole vil også fortælle lidt fra sommerens togter til den svenske skærgård. Kontakt 20872400.

Lørdag den 13. marts kl. 14, Hørby Havn Spidsgatteren "Frigg", 1960

Det er den svenske konstruktør Tore Herlin, som har konstrueret Bennys spidsgatter fra 1960. Båden holder til i Hørby Havn, helt inde i bunden af Holbæk Fjord. Hørby Havn ligger på Tuse Næs over for Holbæk.



Håndsplejsede ojer på wirer samt på svært tovværk bør klædes med tjæret garn.

Først vikles lærred (f.eks. isoleringsbånd) omkring. Dernæst selve klædningen, der lægges på ved hjælp af en klædekølle. klædningen vedligeholdes med linolie, så den forbliver vandtæt.

Landsvale

Hirundo rustica



Landsvalen er en almindelig ynglefugl i Danmark og hele Europa.

Den ankommer fra det sydlige Afrika i april-maj måned.

Dens karakteristiske, skålformede rede, lavet af ler, kan iagttages under tagudhæng og broer.

Foto: Carsten Siems

Sommertræf 2010 i Sundby Havn den 8-11. juli

Det ligger nu fast, at vi skal mødes i Sundby ved København til næste års sommertræf.

Sundby Havn er en hyggelig privat havn med mange træbåde, og Svend Erik Sokkelund har allerede sendt nogle dejlige stemningsbilleder fra havnen, samt en appetitvækker om, hvad der skal ske her til sommer:

Der er flere begivenheder på bedding til næste sommers træf, udover kapsejlds, grill & festmiddag etc.:

- Geocatching i SSF eller Strandparken.
- Besøg på Saltholm (motorbådstur), rundtur med guide i den traktortrukne saltholmbus og besøg på museet.

En af de faste beboere på øen gennem et helt liv, Hans Zimling, fortæller og viser rundt – ”hvis jeg stadig er der til den tid...” – som han sagde, da Svend Erik snakkede med ham i august.

• Besøg på Holmen og Mastekranen med Allan Frank Rasmussen, forfatteren til ”Holmen – fra flåde til folk”

Vi kan vist godt begynde at glæde os til en ny stor oplevelse....

Forventningerne til næste års stævne er skruet en tak i vejret efter arrangementet i Stege



Der var engang en Drage – og den er her endnu...

For 81 år siden udskrev Göteborgs Kungliga Segel Sällskap en konstruktionskonkurrence for en billig eentypebåd, der skulle kunne serieproduceres af hensyn til prisen, så den kunne bruges i ungdomssporten. Den skulle være "en relativt hurtig, tilpas stor og sødygtig kølbåd med et tiltalende ydre"

Af Stig Ekblom



*De første Drager havde kahyt
med køjer og var betragtet som
en tur- og konkurrencebåd.*

Dragens mål, som de er idag:

Længde overalt	8.90 m
Længde i vandlinien	6.20 m
Bredde	1.95 m
Dybgang	1.20 m
Deplacement:	1.7 t
Kølvægt:	1 t
Storsejl	16 m ²
Genua	11.7 m ²
Spiler	23.6 m ²
NL-mål	5.2

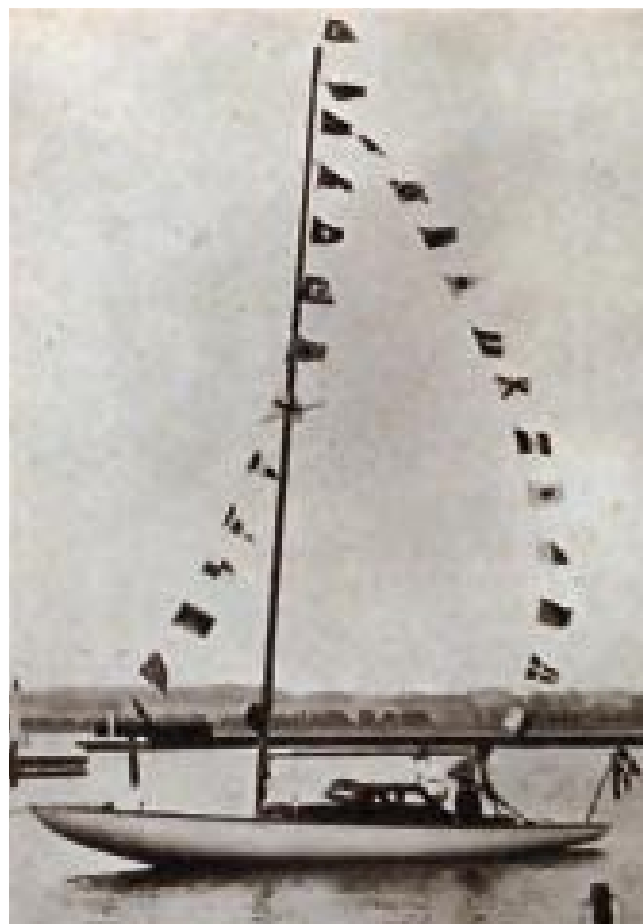
Den dengang 57-årige kendte konstruktør Johan Anker indsendte et forslag til en sådan båd, og den blev ubetinget udvalgt som GKSS's nye eentypeklasse. Båden blev allerede fra 1929 bygget i stort tal i Sverige, tæt fulgt af danskerne, og noget senere også i større omfang af nordmændene. Et af de første lande uden for Norden, der tog klassen til sig, var mærkeligt nok Hong Kong allerede i 1931, og inden anden verdenskrig var Dragen vidt udbredt i Europa.

Bent Aarre skriver i bogen "Danske Lystfartøjer gennem 100 år" at Dragerne med tilnavnet "de små kloge både" var tænkt som en slags folkebåd, idet den kun kostede 2.500 kr. at bygge i 1930. Samtidig bemærker han, at det altså svarede til en årsløn for en funktionær. Bådens sødygtighed imponerede mange, fortsætter han, for den kunne i 16 m/s med 4,5 m² fok og 4 reb-omgange på bommen holde sig på benene med en krængningsvinkel på 45°.

Sejlene har udviklet sig meget siden dengang. I dag kan en Drage nøjes med 15° krængning ved samme vind, men med fuldt storsejl og genua!

I 1937 begyndte man at sejle om den internationale "Guldpokalen" og har gjort det lige siden – dog afbrudt af verdenskrigen.

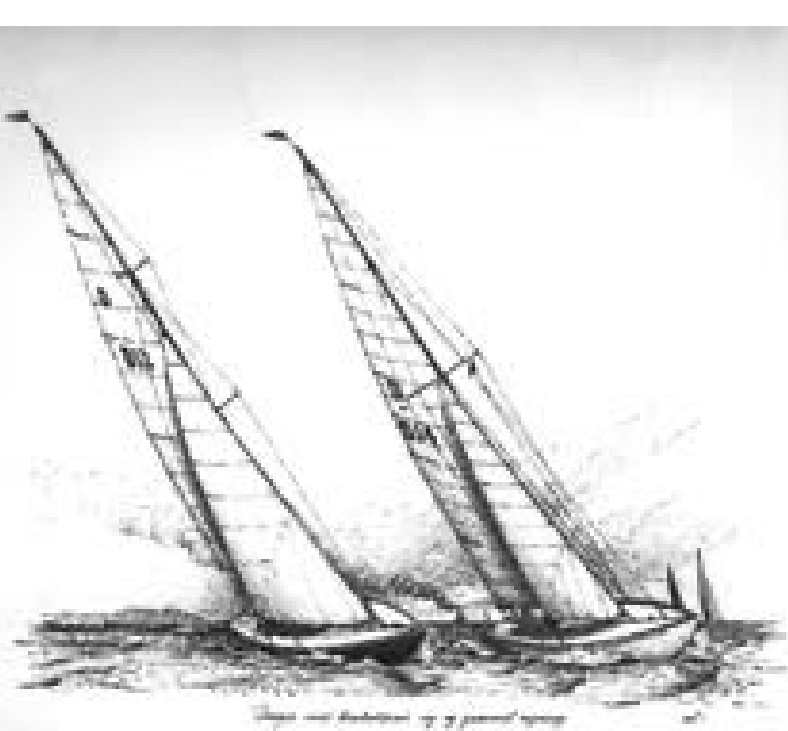
I decembernummeret 1944 af "Sejl og Motor" spæede den førende kapsejladskommentator "Mascot" klassens undergang, idet riggen var for gammeldags, og båden for dyr at bygge. Det var egentlig underligt, for ved Drageklubbens Kapsejladsstævne i Isefjorden 1943 deltog der



"Sejlsportens Venner" udloddede i 1944 denne nybygning fra Borresen – en drage med doghouse. Foreningen kaldte båden for "Danmarks smukkeste Drage", og der er ingen tvivl om, at den var smukt bygget, men udformningen må det vist overlades til læseren at bedømme....

ikke mindre end 33 Drager.

I 1943 var der 65 Drager i Danmark, mens der i Norge og Sverige var 350 tilsammen – og der blev bygget på livet løs. Samtidig forberedte ledende nordiske kapsejlere en ændring af riggen, så de brede salingshorn blev smallere, og genuaen større – og så man måtte sejle med spiler.



Denne tegning af Andreas Laursen i bogen "Danske Lystfartøjer gennem 100 år" beskriver ganske godt den forandring af riggen, der skete i 1946, og som samtidig gjorde det muligt at sejle med spiler.

I 1946 vedtog IYRU (International Yacht Racing Union) ændringen af riggen og godkendte samtidig dragen som international klasse med deltagelse i de olympiske lege.

Nu kom der virkelig gang i byggeriet af Drager. Børge Børresen var en af de førende bådbyggere indenfor klassen og satte en utroligt høj standard. I modsætning til Dragerne før krigen, der som regel var bygget i fyr, var drager nu bygget i mahogny på smukkeste vis. I alt byggede Børresens værft 326 trædrager fra 1936 og frem – og endnu flere af plastik.

I årene 1953-70 kom et andet bådbyggeri på banen med Drager af højeste klasse, nemlig Pedersen og Thuesen i Bramdrupdam i Jylland. Disse byggede 97 drager i perioden, heraf mange til eksport.

Først i 1953 blev det tilladt at bruge skødespil i klassen, og fra 1969 kunne man skifte træmasten ud til en aluminiumsmast.

I tresserne indførtes Verdensmesterskaber hvert andet år og Europamesterskaber hvert år, så ud over de nationale sejladsere i de enkelte lande har der været nok af mulighed for at dyste i klassen.

I 1972 røg Dragen ud af det olympiske program, og mange troede at det var enden for denne klasse. Her begyndte Børge Børresen imidlertid at producere Dragen i glasfiber, og dette betød en ny fremgang for klassen, så den i dag lever i bedste velgående, men som bekendt ikke så udbredt i dens smukkeste fremtoning som træbåd. Men Dragens oprindelige formål som billig ungdomsbåd kan det vist ikke siges, at den opfylder mere. Den fremtrædende dragesejler Lars Stenfeldt Hansen skriver om Dragen, at båden er populær i Skandinavien, selv om den går for at være én af de dyreste mindre bådtyper. På engelsk siger man i sejlerkredse at Dragon-båden er "The King of Boats – and The Boat of Kings".

I anledning af Dragens 75 år som klasse udgav Aschehoug i 2004 et flot 220 siders billedværk "Dragon – Seventy-five years of Tradition and Development" med engelsk, tysk og dansk tekst. Her kan et væld af gamle og nye billeder af Dragerne nydes.



Drager i havn under et Europa Mesterskab – fra dengang da både var af træ og mænd af....?



Dragens skelet skitserer dens smukke krop, før den bliver klædt op i fineste mahogny

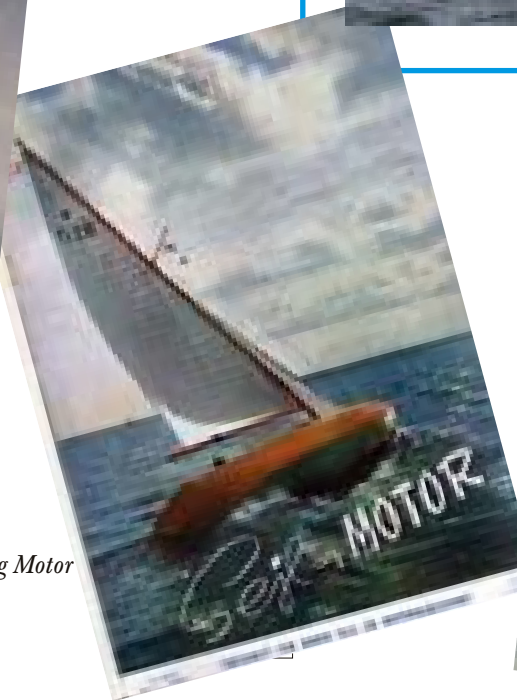
Dragen har virkelig levet op til sine oprindeligt krævede egenskaber som "sødygtig og hurtig".

I den stormfulde Sjælland Rundt i 1961 satte Aksel og Harry Holm omsejlingsrekord med Dragen D162 "Maj-Britt" på 34:44 timer – en rekord som holdt i en længere årrække.

Harry Holms herlige beretning herom kan læses i "Til Søs" 1963. Båden sejler endnu i dag og gør sig helt til tops i kapsejladser med Frank Berg som ejer og skipper, nu under navnet "My-Britt".



Dragen har altid været et yndet motiv. Her en række forsider og fotos fra Sejl og Motor 1943-45





Johan Anker blev født i en velhavende familie i 1871 og døde i 1940 kort efter den tyske besættelse af Norge af leukæmi. Han tegnede og byggede sin første båd som 17-årig – hjulpet af to tømrere. Med den blev han som 18-årig nummer 4 i en landsregatta i Moss, og 6 år efter vandt han suverænt i Landsregattaen i Larvik. Så var hans skæbne beseglet – og besejlet.

Han gjorde sig derefter som fremragende rorsmand i en lang række kapsejladser med forskellige både som han selv havde tegnet og fået bygget, men i 1898 gjorde han sig særligt kendt med en ekstrem og kortkølet racer, "Brand" – helt i stil med de andre racere i netop i disse år. I 1905 gik han i kompagniskab med bådbygger Christian Jensen i Vollen og to år efter skiftede værftet navn til "Anker & Jensens Baadbyggeri". Anker fik lynhurtigt slået sit navn fast både som konstruktør og sejler, og fra hans hånd flød nu en lang række smukke og vindende sejlbåde ud i verden. I alt tegnede han mindst 395 både, hvoraf 355 blev bygget på hans eget værft. Men hertil kommer jo de mange Drager, der er blevet bygget rundt omkring i verden, så Anker har virkelig fået sat sine spor i verden. Rig blev han

ikke, tværtimod ruinerede hans glødende interesse for kapsejladsbåde ham stille og roligt gennem livet, så der ikke var meget tilbage af familieformuen, da han døde.

Egentlig var Anker principielt imod eentypebåde, som han fandt var hæmmende for udviklingen af kapsejladsbåde, men da Dragen var beregnet som en prisbillig ungdomsbåd, kunne han godt stå inde for den alligevel – heldigvis.

Her i Danmark sejler en hel del af Ankers både rundt endnu, blandt andre 75 m² N-krydserne "Cam-Bai" og "Mistral" begge fra 1916, og en række meterbåde, heriblandt dette års Harpunlogvinder, 6. meteren "Oui Oui" fra 1922. "Mistral" og "Oui Oui" er bygget hos "Anker & Jensen".

Skulle du have lyst til at læse mere om denne geniale konstruktør, findes der en glimrende biografi:

"Johan Anker, Linjenes Mester" af Elin Kragset Vold og Ole Engen, Cappelens Forlag 2003.

Søren og Dragerne

Der er bemærkelsesværdigt få Drage-ejere, der er eller har været medlem af DFÆL, men Søren Eyrich Jensen har både været trofast Drage-ejer siden 1977 og trofast medlem af DFÆL lige fra foreningens start i 1978.

Af Stig Ekblom



"Smaug" under Nordisk Mesterskab 1998



Sørens første drage, D 39 "Marianne" fra 1937

Søren købte sin første Drage "Marianne" D 39 i 1977. Båden var fra 1937, så ligesom de fleste andre tidlige Drager, var den indrettet med kahyt og køjer. Han fik plads til båden i Sejlklubben Enigheden ved Københavns Sydhavn, og da han aldrig brugte den medfølgende påhængsmotor, så fik han da virkelig lært at krydse, når han skulle ud og ind derfra, som Søren selv siger.

Søren deltog i DFÆLs allerførste træf i Fåborg i 1980, men det er nu også den eneste gang. For her skal nok findes en af forklaringerne på de ret få Drage-medlemmer i DFÆL. Da Drageklubben vågnede til ny død i 1980 efter nogle års stilstand deltog Søren aktivt i de mange kapsejladser og sammenkomster, som klubben satte i gang. Han var med til træffestævnet i Korshavn i 1981, og har haft programmet fyldt op med Drage-aktiviteter siden.

I 1983 købte han oppe i Ljungskile i Sverige den noget mere "racede" Drage "Twist". Den var bygget i 1962 af





Dragen "Smaug", bygget hos Bjarne Aas i Norge i 1962 til olympiadevinderen Thor Thorvaldsen. Oprindeligt med sejlnummer N 230 og navnet "Twist". Senere solgt til Sverige og sejlet under samme navn med nummer S 247. Købt 1983 af Søren Eyrich Jensen, hjemmehørende i Roskilde.

Søren ved roret i "Smaug" i 1984

Bjarne Aas til den flere gange olympiske mester og Guldpokalvinder – norske Thor Thorvaldsen, der vandt Kongepokalen med den i 1963. Søren fik det danske sejlnummer D 229 og døbte båden om til "Smaug" – dragen fra "Ringenes Herre" – og det er jo egentlig utroligt, at ingen før Søren har fået den idé. Båden havde

alu-rig, kun det mere moderne og korte, åbne ruf og var toptrimmet til kapsejlad. Men som Søren siger – han troede egentlig at hans sejl var udmærkede, og at hans båd var fint trimmet, indtil han mødte de førende danske og udenlandske dragesejlere første gang.

I 1984 deltog han i Guldpokalsejladsen ved Skovsho-



"Smaug", dragen kan selvfølgelig også flyve. Her hænger den under åget, hvor man frit kan nyde skrogets fine harmoni med den fuldendte underkrop.

Et utæt dæk er ikke at spøge med.

Til højre ses den indvendige båd efter at dækket er fjernet..

ved blandt 65 Drager. Her var deltagere fra England, Belgien og Tyskland – samt selvfølgelig de nordiske lande – og her kommer man virkelig på prøve med sit materiel og sin kunnen.

Søren har været vidt omkring med ”Smaug”. Det siger ikke så lidt, at han kun een gang gennem årene har fået båden kørt til en kapsejlad i Skælskør – ellers har han sejlet den selv til træf og mesterskaber sammen med mandskabet.

”Så foregår det med bomtelt, luftmadrasser og løst gasblus”, siger Søren, Og sådan har det også gået til på familieferier. Den længste ferietur har været DM 1985 i Rudkøbing, der blev fulgt op med en familietur til Flensborg.

I 1988 flyttede Søren båden fra ”Enigheden” til Roskilde, og her har han været een af initiativtagerne til den store havneudvidelse, der fandt sted for 12-15 år siden.

I sin tid havde Søren kigget lidt efter 6-meteren ”Hakahala”, men i dag er han glad for at han ”nøjedes” med Dragerne. ”Der er så megen sejlgilde med Dragen, og mange at sejle med og mod, og så er der ikke så meget at vedligeholde som på en større båd”.

I 1987 skiftede Søren det nedslidte teakdæk ud, men valgte at lade det originale skandæk sidde, for det var så flot – og det var jo originalt.



Søren sørger hele tiden for at der kommer nye gæster til. Her er sidste søde sending sammen med Søren.

”Men så gik der jo ikke lang tid før dækket åbnede sig, så vandet p..... ned til dæksbjælker og bjælkevæger” som Søren fortæller. For 4 år siden reparerede han på dækket, men han kunne godt se, at dækket skulle have en gen-nemgribende udskiftning. For et par år siden skiftede han agterspejlet. Sidste år nåddelime Søren båden under vandlinien, og i år er han i gang med en kæmpe udskiftning af dækket og hvad dertil hører.

Så her til foråret 2010 vil en gennemrestaureret og fuldstændig tæt skønhed igen glide ud i Roskilde Fjord på vej til nye eventyr og dyster i de danske farvande.



Efter søsætning i Roskilde ligger skønhederne side om side



Drageklubben

Af Stig Ekblom

*Drageklubbens formand,
Lars Hendriksen*

Formanden, Lars Hendriksen, har selv en trædrage fra 1958, "Eva", som han selv har restaureret. Den er fantastisk smuk, og som Lars siger, så er det dejligt gang på gang at slå glasfiberdragerne med en ældgammel mahognidrage. "Vi er nogen stykker, der sværger til trædragerne – jo ældre jo bedre – og som nyder, når de toptrimmede glasfibersejlere slår sig for panden og siger, at det kan da ikke være rigtigt, at sådan en gammel slæde skal slå vores splinternye vidunder..."

På spørgsmålet om, hvorfor der egentlig er så få dragesejlere, der er medlem af DFÆL svarer Lars:

"Man kan ikke nå det hele; der er så meget at gøre, når man sejler Drage – selvom vi gerne ville." Lars



Også Prins Henrik deltager og vinder ind imellem i store internationale kapsejladser med den kendte gamle OL-vinderbåd D 166 "White Lady" fra 1962 – dengang ejet af den legendariske Ole Berntsen, der vandt OL i Tokyo i 1964.



"Eva", som hun ser ud i dag med Lars Hendriksens ved roret. "Eva" er bygget hos Pedersen og Thuesen i 1958. Lars fandt den i Skotland og bragte den tilbage til Danmark, hvor han har udsat den for en gennemgribende renovering. Den siges at være en af de hurtigste drager overhovedet – vandt for eksempel Dragon Gold Cup i 2007 og Øresund Dragon Championship i 2008. Og den er i øvrigt da også ret smuk, ikke...

Hendriksen var medlem af DFÆL i den periode, hvor han ejede den Nordiske Krydser "Lola", men da han solgte den, genindtrådte han som formand for Drageklubben – og så er der ingen tid tilovers mere.



TA' UD OG GEM SIDER DFÆLe shoppen



DFÆL har fremstillet en smuk beklædningsserie til sejlerne. Alt er fremstillet i bedste kvalitet, så ejere og besætninger kan tage sig lige så godt ud, som deres fartøjer. Kig på de næste sider og lad dig inspirere til årets julegaver.





Herre soft shell jakke. Best. Nr. HJA10:

X-Treme softshell. DFÆL broderi på bryst. Jakke med høj funktionsevne. 3 lags med Airtech membran, "ribstop" yderstof. Vandtæt 10.000mm. Åndbar 5.000mm. Vindtæt. Side, bryst og inder lommer med lynlås. Justerbar snøre i bund, og mange andre praktiske detaljer.

NB: mod et ekstra gebyr på 100,- kan bådnavn broderes i valgfri farve over logo.

Farver: Marine, Electric blue.

Størrelse: L, XL, XXL

Pris: 650,-

Dame soft shell jakke. Best. Nr. DJA10:

X-Treme softshell. DFÆL broderi på bryst. Jakke med høj funktionsevne. 3 lags med Airtech membran, "ribstop" yderstof. Vandtæt 10.000mm. Åndbar 5.000mm. Vindtæt. Side, bryst og inder lommer med lynlås. Justerbar snøre i bund, og mange andre praktiske detaljer.

NB: mod et ekstra gebyr på 100,- kan bådnavn broderes i valgfri farve over logo.

Farver: Hvid, Rød.

Størrelse: S, M, L, XL

Pris: 650,-



Dame fleece cardigan. Best. Nr. DFL10.

Let fleece cardigan med gennemgående lynlås. Broderet DFÆL logo på bryst. Sporty flatlock stikninger og kontrast-detajler. Praktisk lynlås lomme på ærme.

100% Polyester microfleece, antipilling.

Farve: Lyseblå

Størrelse: S, M, L,

Pris 300,-

Herre fleece cardigan. Best. Nr. HFL10.

Fleece cardigan med gennemgående lynlås. Broderet DFÆL logo på bryst. To stiklommer med lynlås. Justerbar snøre i bund. Antipilling behandlet på både inder- og yderside.

100% Polyester microfleece.

Farver: Lys blå, Navy

Størrelse: M, L, XL, XXL

Pris 300,-





Herre poloshirt. Best. Nr. HPO10.

Poloshirt i pique-struktur. DFÆL broderi på bryst. Flot og stabil kvalitet der holder vask efter vask. 80% bomuld / 20% polyester.

Farver: Hvid, Marine.

Størrelse: M, L, XL, XXL

Pris 230,-

Dame poloshirt. Best. Nr. DPO10.

Poloshirt i pique-struktur med tofarvet kontraststribе på krave og ærmer. DFÆL broderi på bryst. Flot og stabil kvalitet der holder vask efter vask. 80% bomuld / 20% polyester.

Farver: Hvid, lyseblå, rød.

Størrelse: M, L, XL

Pris 250,-



Herre T-shirt. Best. Nr. HTS10.

T-shirt med kontrastrib ved hals om ærmer. Stort DFÆL tryk på front. Stabil kvalitet. 100% bomuld.

Farver: Hvid m. rød kontrast, Marine m. hvid kontrast.

Størrelse: M, L, XL, XXL

Pris 130,-

Dame T-shirt. Best. Nr. DTS10.

T-shirt med V-hals. Stort DFÆL tryk på front. Let figursyet damemodell. Blød antipilling interlock kvalitet. 100% bomuld.

Farver: kiwi m/ navy tryk, sort m/ hvid tryk, rød m/ hvid tryk

Størrelse: M, L, XL,

Pris 150,-



Cap. Best. Nr. CAB10.
Kasket m. broderet DFÆL logo. Kraftig kvalitet med
kontrastkant på skygge. Justerbart metalspænde
midt bag.
100% Bomuld
Farver: Kaki, Marine, Sort, Hvid
Pris 90,-



Weekend taske. Best. Nr. WTA10.
Stort hovedrum. Aftagelig skulderstrop med metalspænder.
To store sidelommer, heraf en med skopose. Stor lynlåslomme på front. Kraftig kvalitet. Broderet DFÆL logo på siden.
Størrelse: 60x26x28cm/ 40L
100% Polyester
Farver: Lyseblå, Sort, Rød
Pris 220,-

Mulepose. Best. Nr. MPO10.
Praktisk net med lomme på den ene side. Kraftig kvalitet.
DFÆL logo trykt på lomme.
Størrelse: 38x38x16cm
100% Polyester/pvc.
Farver: Marine, Sort
Pris 80,-



Emblem. Best. Nr. EMB10.
 Broderet DFÆL emblem. Kan stryges eller sys på.
 Størrelse: 7x5cm
 Pris 20,-



Stander. Best. Nr. STA.
 Klassisk DFÆL stander som vi kender den.
 Pris 50,-

Bestilling fra DFÆL-shoppen

Herved bestilles:

Best.nr.	Farve	Størrelse	Antal	Pris pr. stk	I alt kr.

Samlet pris. Hertil kommer 40 kr. til forsendelse

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Telefon: _____ Email: _____

Blanketten sendes eller mailes til:

C. Beck-Berge
 Kildegårdsvej 42,
 2900 Hellerup
 cbb@defaele.dk

Nyt fra Frederikshavn Træskibslaug

Som nogle er bekendt med, så er lauget nystartet i år 2009, men det går over alt forventning, i skrivende stund er vi 21 gamle både.

Vi har i den forløbende sommer deltaget i Nordisk Sejlads, som Frederikshavn var værtsby for, samt Rønnerhavns Kræmmermarked, som havde rigtig mange besøgende gæster.

Ved begge begivenheder høstede vi stor anerkendelse for vore træskibe, og der blev snakket meget om lak og vedligeholdelse.

Et af laugets ønsker er at få vores eget laughus, det er snart gået i opfyldelse, vi har af byens velvillige firmaer

fået sponsoreret næsten alt, en 20 fods container som skal have monteret tag og beklædning, samt vinduer og dør. Fordelen med en container er at den er flytbar, dersom pladsen, som vi har fået anvist på sigt skal benyttes til andet formål.

Når "Laughuset" er færdigt skal det benyttes til opbevaring af diverse maritimt grej, samt som undervisningslokale i vinterens mørke aftener, emner som: søvejsregler, sømandsskab, søsikkerhed o.lign. relevante emner.

Vi glæder os til indflytningsfesten i år 2010 med pølser og håndbajere til sponsorer og det arbejdende folk.



I øjeblikket er det bare en container. Til næste år bliver det en godt klubhus

Ellida

Kragejolle bygget 1909 i Nykøbing Falster

Historien om en 100 år gammel lystbåd
og mine 12 år som ejer

Af Peter Folke Olsen.

Da jeg flyttede ind til Svendborg i hus efter 30 år som landmand med malkekøer, manglede jeg noget.

Jeg har altid haft lyst til at få en båd, og nu begyndte jeg at se mig om efter en. – I 1997 så jeg kragejollen ”Ellida” for første gang og blev straks helt vild med den. Det var min kones kollega, der havde den til salg, og jeg slog til med det samme, selv om båden lå på land og ikke havde været i vandet året før. Jeg fik den hjem i vores have, hvor den kom til at ligge et helt år, da jeg ikke havde tid til at ordne den. På et tidspunkt kunne jeg se lige igennem siderne, men nogle klude og lidt vand fik udbedret skaderne.

I foråret 1998 fik jeg så endelig tid til at skrabe løs maling og lak af, hvorefter båden blev malet og lakeret. Jeg har aldrig tidligere haft med et skib at gøre, så det var meget spændende første gang, det skulle i vandet. Var det



Ellida var gaffelrigget, men den har gennemgået store forandringer og forbedringer de seneste 12 år.

Al maling og lak har været rensset af.

Side 25: Så smuk kan en 100-årig dame tage sig ud efter en ansigtsløftning mm.

nu så tæt, at det kunne flyde? Alt gik rigtig fint, og jeg fik set og følt, hvordan det var at sejle med sådan et gammelt skib og også opleve, hvordan tingene fungerede. Den første ferie gik til Assens, da jeg havde læst om et træf for gamle lystbåde.

Det blev således første gang vi mødte DFÆL.

På vores første ferietur viste det sig, at ruffet ikke var tæt, ligesom dørken i cockpittet heller ikke var stærk nok, så det var det første, jeg gik i gang med at renovere, da skibet kom på land om efteråret.

I de følgende år fandt jeg andre ting, som ikke fungerede som jeg ville have det til.

I foråret 2000 lavede jeg en ny skydeluge og to nye døre. Derudover flyttede jeg sovepladserne ud i stævnen, så der blev bedre plads til ophold i kahytten.

Da skibet kom på land om efteråret, kunne jeg

konstatere, at det gamle ror ikke kunne mere, så der måtte laves et nyt. Der blev hentet lagret egetræ i Jylland, og et nyt ror blev fremstillet og var klar til foråret 2001. Jeg har altid bestræbt mig på, at skibet skulle i vandet hvert år, så vi kunne komme ud og sejle.

Da vi kom til foråret 2003, måtte der en ny forluge til. I løbet af sommeren lagde jeg mærke til, at båden var begyndt at tage mere vand ind, så da vi nåede til vinteren måtte jeg i gang med at skifte planker i bunden. Der gik lidt tid, inden jeg fandt ud af, hvordan det skulle gøres, men godt hjulpet af bogen "Træbådsrenovering" af Thomas Larsson lykkedes det. (Denne bog tager jeg frem, når der er noget, jeg ikke kan finde ud af.) Nu havde jeg fået mod på at skifte bord, så de to følgende år skiftede jeg yderligere 3 planker.

Jeg har hele tiden, når jeg sejlede med båden, syntes





Det gamle dæk måtte tages op, og der blev lagt et nyt

der var for meget pres på roret, så i 2006 lavede jeg et bovspryd og fik en klyver sat på. Det lettede meget på styringen.

Ved sommerstævnet i Dageløkke, var jeg heldig at få en plakette for god bevaring.

I 2007 måtte et stykke af fenderlisten udskiftes.

Det var efterhånden blevet umuligt at få dækket tæt, hvilket vi oplevede ved DFÆL sommerstævnet i København, hvor det regnede meget, så jeg besluttede, at nu skulle der lægges et nyt dæk, hvorfor jeg indkøbte tørt lærketræ om efteråret og skar det op, så det var klar til brug efter nytår. Jeg var godt i gang med at lægge det nye dæk, da vi holdt "åben båd" den 8. marts 2008. – Imidlertid havde vi ved ankomsten til træffet i København 2007 knækket toppen af masten. Masten var todelt, så jeg havde valget enten at lave et nyt topstykke eller en helt ny mast. Da jeg altid har syntes, den gamle mast var lidt for



kort og båden efter min mening skulle have en mast i et stykke, valgte jeg at lave en helt ny mast. Båden var gaffelrigget, men med en mast i et stykke fik jeg nu muligheden for at lave rigningen om til bermudarig, en rigning som båden havde i 1943 ifølge tilsynsbogen, som fulgte med, da jeg købte den.

I foråret 2009 blev der købt et nyt storsejl og masten blev rigget om til det nye sejl.

Da "Ellida" havde 100 års jubilæum i 2009, syntes jeg, den skulle være så flot som muligt, så jeg skrabe al gammel lak af og gav den bejdse og 12 lag lak. Den 16. maj blev "Ellida" så søsat under festlige former. En del mennesker var mødt op og var med til at gøre søsætningen festlig. Helge Møller kom og skød kanonsalut før "Ellida" blev sat i vandet. Herefter var der lidt mad og en dram. En rigtig festlig start på en god sommer.

Da jeg for 12 år siden købte "Ellida", havde jeg ingen anelse om, hvad det kræver at holde et gammelt træskib i fin form og havde heller ingen forudsætninger for det. Det

Ellida har fået et langt bovspryd for at afbalancere båden

hele er lært efterhånden, men jeg kan godt lide at arbejde med træ, så arbejdet med vedligeholdelsen er det halve af glæden ved at eje et 100 årigt stykke kulturhistorie.

Når man ejer et så gammelt skib, er det for mig også interessant at kende hele historien om båden og dens ejerforhold.

Jeg vidste, at båden var solgt til tandlæge Fredslund af skibsfører Christian Møller som fiskerbåd SG 313 den 24/11 1945. Det har senere vist sig at SG 313 er en anden båd, der blev ophugget i 1941, så der er nogen, der har "fusket" med papirerne. Fredslund solgte båden til Lise og Erik Egeskov Andersen m.fl. den 8/11 1980, og ifølge Egeskov Andersen var båden på det tidspunkt i en meget dårlig stand, hvorfor de gik i gang med at udskifte

bordene. Båden måtte flere gange tages på land rundt omkring på turene på grund af sin utæthed. Den 10/11 1984 købte Flemming Larsen båden og fortsatte med udskiftningen af bord m.m., ligesom den fik en indenbords motor.

Den 15/5 1997 overtager jeg båden, men hvem var ejer fra 1909 og indtil Christian Møller får den? Det lokale museum havde intet om båden, så min kone og jeg tog på Landsarkivet for Fyn og begyndte at lede i Toldvæsenets protokoller over skibsregistreringer (der er mange protokoller). Ved første besøg fandt vi ud af, at "Ellida" har ligget i Rudkøbing indtil 1943, hvor den kom til Svendborg. Før den tid Odense, Kerteminde, Marstal, Bandholm, Stubbekøbing og endelig Vordingborg, hvor





Ellida for sejl i sit rette element

...Men før det bliver rigtigt skal damen op at hænge



båden blev målt op og registreret for første gang. De sidste oplysninger fandt vi i Søfartsstyrelsens fartøjsregister for både under 5 ton, men da måtte vi en tur til Rigsarkivet i København, for at lede i de protokoller. Vi måtte af sted 4 gange til Landsarkivet for Fyn og 1 gang til Rigsarkivet, men så var alle ejerforhold for "Ellida" også på plads. Dog mangler vi sikkerhed for en periode fra 1935 til 1942, som vi regner med at få klarlagt i løbet af foråret, da arkiverne på Fyn i øjeblikket er pakket ned på grund af ombygning. På nuværende tidspunkt har vi fundet ud af, at båden har haft 12 ejere før mig.

Det har vist sig, at "Ellida", bygget af bådebygger H.P. Hansen, Nykøbing Falster, altid har været registreret som lystbåd og har haft det samme navn i 100 år. Bilbrevet for "Ellida" var udstedt den 18/5 1909 i Nykøbing Falster. 100 års jubilæet blev holdt den 16/5 2009, men det er først nu vi er klar over, at vi ramte så tæt på 100 års dagen.

Helsingør-jollen Vuska nær mineeksplosion...

I logbogen berettes om en uhyggelig oplevelse søndag d. 8. juni 1969



Om lørdagen var en gæst, Else Vejen og jeg lettet fra hjemhavnen, Århus, i fin sol og let vind. Hun ville gerne prøve en sejltur i min 5,5 m Utzon-tegnede søspejderjolle, der er klinkbygget, langkølet med 385 kg jern, halvkahyt, har storsejl, fok og genua og ingen motor. Vi anløb naturhavnen, Knebel Vig, på det vestlige Mols overfor Studstrupværket. Man løber ind mellem et stenrev ved Rolse og et sandrev ud fra Ø-hoved.

Begge velafmærket, men derefter holder man på Knebel Kirke og lægger til ved en lang, tidligere kornudskibningsbro, med en lille tilbygget vinkel. (I dag moderne marina) Hold aldrig på den sydlige side. Der er kun soppevand, tørre rev ved ebbe, men med lidt held: flinteflækker fra vore forfædres stenalderboplads!

Else sov i telt oppe i mine forældres sommerhus, mens jeg ville passe på Vuska. Vinden var nemlig frisket op fra det mest ugunstige hjørne, nordvest. Hele natten var der søgang, uro, roret slog, fenderne skulle sænkes for kraftigt

Lisbeth i sit es ved rorpinden

lavvande. Det rykkede og klaskede, så der blev ingen søvn.

Søndag morgen tidlig sejlede vi mod Kalø – men opgav, da vinden blev svagere. Vi vendte skuden og listede ned forbi den smukke Molskyst. Det blev vort held! For pludselig så vi skråt agter oppe i det militære område, Koraldybet, et gyseligt syn. En kæmpestor, skummende vandsøjle af gråbrunt mudder stige og stige op mod den blå himmel! Så kom derefter et dumpt drøn, og langsomt sank søjlen ned. Vi frygtede nu en stor flodbølge. Men den kom ikke. Derimod bar vinden en ubeskrivelig rædden stank af bundslam hen til os, længe, da vinden var svag. Vi kom solforbrændte, (og jeg lidt træt), hjem til Aarhus, hvorefter vi cyklede ud til min lejlighed i Brabrand, en oplevelse rigere – som vi aldrig glemmer!

Lisbet Kofod (skrevet 26.7.2009) →

Lidt mere til Lisbeths historie

af Stig Ekblom

Lisbeths beretning berører et uhyggeligt fænomen i danske farvande. Som så mange andre steder i Danmark blev Koraldybet i Kalø Vig lige efter krigen brugt som dumpningsområde til flybomber og anden ammunition (mellem 17.000 og 40.000 tons!). Her var så totalt sejladsforbud gennem en lang årrække, hvilket de lokale sejlere og fiskere nu hurtigt så stort på.

Men bygningen af Studstrupværket gjorde det nødvendigt at rydde en sejlrende gennem dumpningsområdet, så der kunne komme brændsel frem ad søvejen. Arbejdet blev udført af forskellige dykkerfirmaer og stod på i 5 år – fra 1965.

Grundlovsdag, den 5. juni 1969 – rejste der sig en 250 meter høj søjle af vand og slam fra Koraldybet, og alt i miles omkreds blev rystet af trykbølgen. Ruder klirrede i hele Århus, og flere vinduer baldrede. Dagen efter viste dykning på stedet tonsvis af døde torsk og et krater på 25 m x 60 m i 4 meters dybde.

3 dage efter, søndag den 8. juni skete der en ny eksplosion, netop den dag hvor Lisbeth var ude og sejle i "Vuska".



Et samtidigt avisfoto viser den første eksplosion - tilsyneladende set fra skovene syd for Århus. Afstanden mellem DSB-færgen (én af prinsesse-færgerne?) og eksplosionsstedet skal angiveligt være 8 - 9 km!

Kilder: blandt andre: <http://www.peterman.dk/tur-koraldybet01.htm>

De Københavnske Træ



Thorbjørn og Catja viste herlige sejladsfilm. bl.a. med de kæmpestore 12-meter både ved stævnet for de gamle klassikere. Foto: Anja

Der var 65 fremmødte til afslutningen på kapsejladsåret i Frems restaurant den første torsdag i oktober.

Catja Beck-Berge og Henrik Effersøe stod for aftenens omfattende program med præmieuddeling for sejlads og fotokonkurrence, film, amerikansk lotteri og årsmøde på festligste vis.

Thorbjørn og Catja viste herlige sejladsfilm. Dels fra KTS-turen Hven rundt og dels fra Copenhagen Meter Yacht Cup. Kort tid før mødet havde 5 københavnske træsejlere fået en oplevelse for livet med de kæmpestore 12 meter både – en kontakt skabt af Jørgen Jensen – ved stævnet for de gamle klassikere.

Flotte halvmodeller og mange flotte præmier sponseret af sidste vinters fest, målerpenge samt Cafax-kaffe blev uddelt til de mange vindere af årets øresundsmesterskab 2009.

Der var blandt andet halvmodeller som Ove Juhls far Harald Juhl havde skænket til KTS.

Harald Juhl blev uden at være tilstede hyldet med bragende bifald og stor tak.

BB 11'eren Bergliot blev sikker vinder af Øresundsmesterskabet for "Små Både" som sejles hårdt af den dygtige besætning. Bergliot samlede ialt 6 sejre i 6 starter og 11,5 point og blev vinder af den flotte halvmodel som Bergliots ejer Anjas far har skænket til de Københavnske Træsejlere.

sejleres årsfest/møde

For 8. gang på 11 år kunne Thorbjørn fra Ursa hjemtage 1. pladsen og den flotte halvmodel i løbet for spidsgattere i år med 8 sejre og 61 point foran de 11 øvrige konkurrenter.

Vinder af Øresundsmesterskabet 2009 for "Kuttere og platgattere" blev folkebåden Diana med 7 sejre og 11.75 point.

Vinderen af Øresundsmesterskabet i 2008 Oui Oui genvandt mesterskabet i 2009 for "Store Både" med 7 flotte sejre i 11 starter. På trods af delvis ny besætning, ny skipper og alt for mange dage med hårdt vejr klarede Oui Oui at samle i alt 42,75 point.

Præmien var den flotte halvmodel af Sun Ray (Sinkadus) skænket af Jørgen Jensen (som også vandt både verdensmesterskabet og europamesterskabet i båden som han selv byggede).

Den sidste overaltmester nogensinde blev 6-meteren Oui Oui. Konkurrencen er nedlagt, da den ikke skønnes sportslig korrekt og frarådes i de gamle regler. Overaltpræmien overgår til andet præmieformål.



Oui Oui genvandt Øresundsmesterskabet i 2009 for »Store Både« med 7 flotte sejre i 11 starter. Skipperen Bo holder stolt den flotte halvmodel af Sun Ray (Sinkadus) skænket af Jørgen Jensen. På billedet ses den stolte besætning fra venstre: Jørgen, Bo, Dorthe og Andrea.



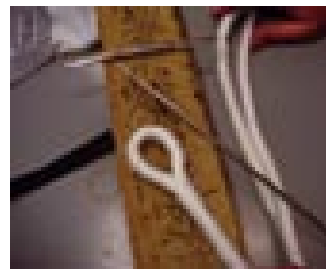
Lokalt initiativ

Splejsekursus hos Københavnske Træsejlere

Af Catja Beck-Berge

To aftener i oktober holdt Gorm Boa – på opfordring – kursus i splejsning af multiflettet tovværk for Københavnske Træsejlere. Kurset blev afholdt i Frems lokaler i Svanemøllehavnen, og der var kamp om pladserne på holdet, så kurset blev hurtigt fyldt. Deltagerne lærte teknikken bag langsplejsning, øjesplejsning og sammensplejsning af tov og wire. Det blev til to meget hyggelige aftener, hvor der til tider skulle lægges alle kræfter i for at få tovet (kalv og strømpe) til at makke ret. Flere kursister ytrede ønske om at gentage succesen og opfordrede Gorm til at tilbyde et kursus i pynteknob. Til trods for dyb koncentration, blev der dog også tid til et par røverhistorier og maritim hygge og snak.

Tak til Gorm Boa for initiativet og for at dele sin viden med andre KTS'ere. Det er herligt, når vi træsejlere kan bruge vores netværk på den måde. Og hvem ved; måske kan andre lokale foreninger blive inspireret til lignende arrangementer rundt om i landet.



Nye kølbolte

En historie om en ikke helt nødvendig indsats, der dog gav ro i sindet

Af Jørgen Heidemann, F DEN 506 "Scherzo" af Faldsled

Billedet af MITA's miserable kølbolte (DFÆL-blad nr 99 side 23) var et memento om at få gjort noget ved den latent dårlige samvittighed – der dog ikke var mere belastende end, at den lod sig fortrænge år for år.

Og i Thomas Larsson's "Träbåtsrenovering" findes tilsvarende skrækeksempel

D.v.s. nu må man hellere ta' sig sammen og få efterset sine egne kølbolte !

For hvad lå der egentlig i de hvert år genopdukkende symptomer:

Nye ruststriber på oversiden af kølplanken nedstrøms



Ruststriberne ved kølsvinet er tegn på, at jern- eller stålmateriale er omdannet til rust uden styrke



for stævnplanke og bundstokke, selv om der var malet om foråret ?

Intet kommer jo af ingenting

Trods det modsatte udsagn: heller ikke lommeuld, som jo bevidner afslidning af lommens stof.

Således kommer ruststriber af forhenværende jern- eller stålmateriale, der nu er omdannet til noget ubrugeligt.

D.v.s.: Vi har nok mistet noget af vore kølboltes styrke!

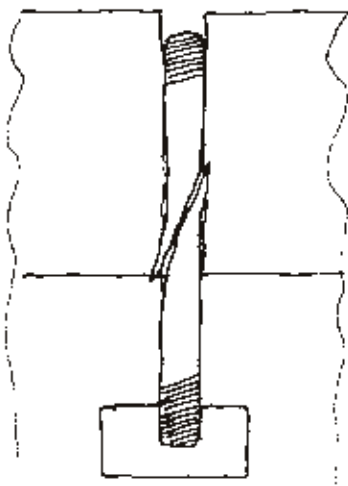
Ikke så godt, for – udover at stabilisere med kølens vægt under sejlpres - bruges de 2 af boltene med løfteøjer ved søsætning og optagning af båden. Tanken om svigt er utryk i begge tilfælde.

Havde allerede ved sommerstævnet 2001 i Middelfart truffet Th. Lind, der havde bygget båden, og fået oplyst, at der var brugt stålbolte, dog ikke rustfrie men varmgalvaniserede.

Udfra anden viden om, hvad havvand kan gøre ved boltene zinklag, burde det jo ses efter.

Men egne forsøg på at løsne bare én bolt, når båden om foråret stadig stod tørt indendørs, mislykkedes. Det havde jeg hverken kræfter eller det rigtige værktøj og metoder til. Det måtte der professionelle til at tage sig af.

*Illustrationer fra
Thomas Larssons
»Tråbåtsrenovering«
Til venstre ses
eksempler på kølbolte
i forskellige stadier af
gennemtæring.
Til højre ses at bolte,
der er tæret spidse på
midten vil skære ud
ved siden, hvis man
forsøger at slå dem
ud*



Så, da vor klubkammerat i Faldsled, Jens ("LUNA" fra bro 4) forår 2008 etablerede sig med egen virksomhed "Faaborg Yacht Service", lå det lige for at spørge, om han ville hjælpe, hvad vi så realiserede forår 2009.

"Ja", sagde Jens, "det bliver nok svært at tage dem ud uden at tage kølen af båden".

Boltene er jo lange, gennem kølen fra udspæringer i dens underside og gennem bundstokke til deres overkant – op til 94 cm, de er nok ikke til at trække ud.

Og hvis nogen af dem er virkeligt tærede, risikerer man, at de går over, hvor de er tyndest, så de spidse ender forkiler sig imod hinanden, hvis man vil banke dem ud. *Det har Larsson også en figur af på side 178 ®*

Men adskillelse lød nu heller ikke nemt ? Jo, det havde Jens da en løsning på:

Når møtrikkerne er løsnet eller friskåret, hænger vi skroget op i stropper, skærer et smalt savsnit langs bunden af kølplanken og slår kiler ind imellem køl og kølplanke, så skal vi nok få det tvunget fra hinanden. Der bruges fyrretræskiler, de giver ikke så kraftige trykmærker i kølplanken af eg.

Kran er der godt nok ikke, men en god, solid teleskopløsser lånes af den maskinstation, hvor Jens har lejet sig ind med sit værksted.

Efter megen banken kiler er spalten så bred, at boltene kan kappes, så kølen dratter de få cm ned, som den er hævet over bådvoغن.

Herefter er det så "blot" at løfte båden højt op, så kølen kan køres ud og boltestykkerne slås ud.

Det var jo nu ret spændende at se, hvor slemt medtagne boltene var - og det viste sig helt ukritisk. Af de oprindelige 19 mm tykkelse var der stadig 17 mm tilbage på den ringeste.

Som ventet var tæringen kraftigst udfor kølplanke / køl overgangen.

Tja-h, så var det vel egentlig et overflødigt arbejde ?

Men det gav da en rar, tryk fornemmelse og bedrede samvittigheden en hel del.

Dog: da tillige zinklaget var ved at være korroderet væk, kunne det jo godt være, at tæringsprocessen nu går hurtigere ? så helt overflødigt var det trods alt nok alligevel ikke. Og nu, da båden var splittet ad, havde Jens så den gode idé, at vi skulle få kølen sandblæst, for der har de senere år en del steder vist sig rustgennemslag - helt ukritisk på massivt støbejern, men gentagne af-flagninger af bundmaling har da været et irritationsmoment. Så det gør vi, mens vi venter på levering af nye 18 mm syrefaste rustfrie gevindstænger til at lave nye kølbolte af.

Den mindre diameter modsvares – og ca 20 % mere til – af dette ståls noget højere brudstyrke.

Efter afretning af kølplankens underside for savspor og trykmærker fra kiler var det så om at få alle bolte til at passe igennem både køl og kølplanke ... og få udlagt meget rigeligt Sikaflex, så der bliver HELT tæt, når boltene er strammet til.

Tillige få linet helt præcist op, så sider af køl og kølplanke flugter nøjagtigt.

Afslutningsvis udspartles overfladegruber og recesser for kølboltes møtrikker på undersiden af kølen, som tillige epoxy-coates med mange lag Light-Primer ovenpå den epoxy-primer, der var påført fra sandblæseren.

Så nu står den fuldstændigt jævn og glat.

Færdigt arbejde – også ved kølsvinet

Helsingørjolle købes,
i god stand, helst
uden ruf.

Henvendelse til
Axel Knutson
tlf. 40380191
email: asknutson@webspeed.dk

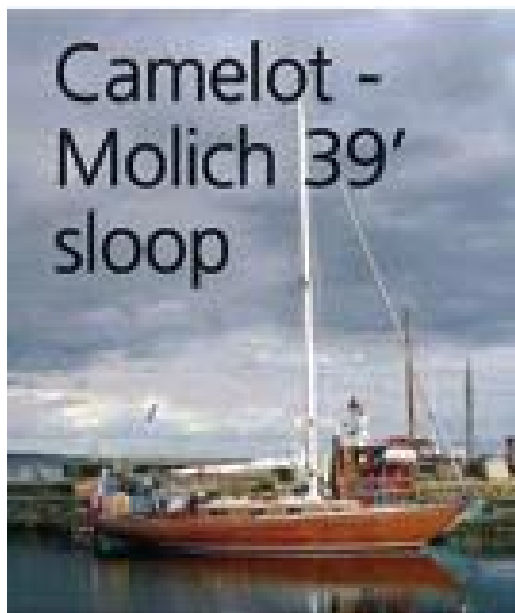


HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



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

En af de sidste danskbyggede klassiske 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 sejlads under sejlpres. Klædning er 1" blank mahogny på lamineret egespant, alle skruer og bolte er bronze eller rustfrit stål, bundstok og mastepor rustfrit stål. Dæk 15 mm teak på 10 mm finer. Skandæk, cockpit og rufsider i

mahogny. Blykøl og aluminiums-mast.

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 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) vindindstrumenter (Brooke & Gatehouse). Toilet- bronze/porcelæn, gasinstallation mmm.

Henvendelse: Niels Jensen (0045) 4586 4099, mobil 2671 4499

Båden er beliggende hos Walsted, Thuro

Bådoplysninger

Evt. båndnr.

Bådnavn:

Ex. navne:

Bådtype:

Bådebyggeri/byggested:

Byggeår:

Konstruktør:

Træsarter:

Længde:

Bredde:

Dybgang:

Displacement:

Sejlbåde:

Rigtype:

Sejlareal:

Sejlmærke:

Ex. Sejlmærker:

Motorbåde

Motor:

Både motor- og sejlbåde

Hjemhavn:

Sejklub:

Indsend gerne en kopi

Bemærkninger:

Brug evt. nyt papir

Evt. medlemsnr.

Navn:

Adresse:

Postnr. og by:

Telefon nr.:

Email:

Sendes til:

DFÆL, 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

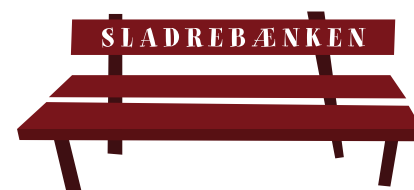
Hvis du kun ændrer bådoplysninger, skal du sende blanketten til formanden, Ove Juhl



Efter 12-meter træffet, som er omtalt inde i bladet, søsatte ”boatbuilder” Jørgen Jensen følgende historie om KAS’s stolte klubsbåd blandt de københavnske træsejlere:

»Oui Oui lå flot i Tuborg havn, og der var mange henne og beundre Eriks fine arbejde. Der var faktisk en fra Tyskland, der ville købe den, så nu ryger den derned, og har dermed sejlet sin sidste sæson i KTS.«

Nogen dage senere måtte Jørgen Jensen krybe til korset og udsende en mail der naturligvis dementerede den uhyrlige historie. Han er da noget af en filur – og så var det ikke engang i april!!!



ISSN 1902-0163