



DFÆL·*bladet*

Medlemsblad for Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Nr. 103 februar 2010



SPIDSGATTEREN - en dansk kulturarv
Sproget står til søs

Nr. 103, februar 2010

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:

*S 38 D 1, "Bel Ami" fremviser sine smukke kurver,
mens den kraftfuldt tvinger sig vej gennem Øresunds bølger*

Kalenderen 2010

27. februar - 7. marts 2010

Bådudstillingen i Bella Centeret

6. marts lørdag Frederikshavns Træskibslaug

13. marts lørdag kl. 14, Hørby Havn, Fjordsejlerne

28. marts søndag kl. 13.30 Generalforsamling i Frem's Klubhus, København

Bemærk: Frokost kl. 12 ved bestilling.

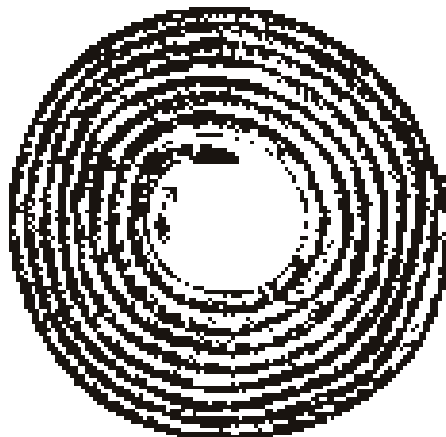
12. april Deadline blad

8. til 11. juli Sommerstævne 2010 Sundby Sejlforening

16. august Deadline blad

1. november Deadline blad

7. til 10. juli 2011 Sommerstævne 2011 Odense



At skive trosser:

Efter at du har fortøjet båden, kan du have en god længde trosse til overs. Du kan skive den op på fordækket, så båden ser ryddelig ud. Tovet skal skives med uret for at undgå kinker. Tag fat i den frie ende og drej rundt så tovet efterhånden lægger sig udenpå

Nye medlemmer:

Ny Båd:

Koster 25

Raffaello Bartolini
Sveasvej 11
3700 Rønne

Støttemedlemmer:

Stig Sønderby Christensen
Hovedskovvej 6
4780 Stege

Dorthe Christensen
Philip de Langes Alle 7A
1435 København K

Nye medlemmer:

Sept Knarr

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

Frivagten II Spidsgatter

Michael Corydon-Mouridsen
og Jeppe Lund Sørensen
Aakjærsvvej 62, Grønning
7870 Roslev

Ast 20m² Spidsgatter

Freddy Fasting
Byvolden 7
4000 Roskilde

Barataria Yawl

Jørn Svendsen
Astrupvej 9
2700 Brønshøj

Gipsy 30 m² Spidsgatter

Finn Berlin
Bygaden 36
4040 Jyllinge

Generalforsamling DFÆL 2010

Søndag den 28 marts 2010 kl. 13.30

Dagsorden iflg. vedtægterne:

1. Valg af dirigent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab og status, der er udsendt til medlemmerne sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen.
5. Behandling af indkomne forslag.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år. Bestyrelsen foreslår uændret kontingent.
7. Valg af formand – Ove Juhl – Villig til genvalg
8. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
På valg er:
Carl Bisgaard
Bo Vigelsø – Ønsker ikke at genopstille
9. Valg af 1 bestyrelsessuppleant.
På valg er: Niels Laursen
10. Valg af revisor/revisorsuppleant.
På valg er: Stig Ekblom som revisorsuppleant
11. Eventuelt.

Program for generalforsamlingen:

Generalforsamlingen i 2010 foregår 28. marts i Sejlklubben Frems meget hyggelige restaurant. Restauranten ligger med flot udsigt over Svanemøllehavnen på Østerbro i København.

Adressen er Strandvænget 65. 2100 København Ø

I året 1897 oprettedes arbejdersejlklubben – Øresunds Sejlklub "Frem". Som navnet antyder, var klubben et led i den kæde af arbejderidrætsorganisationer, der blev oprettet omkring århundredeskiftet. Særligt indenfor sejlsport var det en absolut nytænkning. Klubben voksede i årenes løb, og er nu en mellemstor sejlklub med ca. 700 medlemmer, og er den ene af de tre klubber, der forpagter og driver A/S "Svanemøllehavnen".

Kl. 12.00 serveres der stor luksusbuffet i restauranten.

Buffeten koster kr. 148,- pr. kuvert. Drikkevarer købes i restauranten.

Tilmeldingen til buffet er nødvendig, og kan ske via hjemmesiden eller til
Catja Beck-Berge
Email: cbb@defaele.dk
Tlf. 40263839
Senest d. 19. marts

Generalforsamlingen begynder kl. 13.30

Efter generalforsamlingen vil der være mulighed for et kig på de mange træbåde på bådpladsen foran Frems Klubhus

Bestyrelsens beretning for 2009

Arbejdet i bestyrelsen/foreningen

Der har i årets løb været afholdt 4 bestyrelsesmøder.

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

Bladet

I år udkom blad nr. 100 som et jubilæumsnummer med en oversigt over alle udkomne blade, ved den lejlighed blev det også besluttet at bladet fremover udkommer helt i farve.

Det skal også nævnes, at redaktøren Stig Ekblom har samlet et redaktionsudvalg bestående af Gorm Boa, som også er layouter, Eva Noer Kondrup og Carl-Ove Thor.

Hjemmesiden

I år fik vi nydesignet hjemmesiden ved hjælp af Arne Sylvester, så det er blevet lidt nemmere at finde rundt på hjemmesiden, og der er blevet tilføjet et forum, der allerede er blevet flittigt brugt. Hjemmesiden har ca. 75 besøgende pr. dag. Ca. en tredjedel af de besøgende ser mere end 5 sider.

Register og arkiv

Mange medlemmer har heldigvis igen i år sendt oplysninger og fotos til arkivet. De skal nok blive brugt bl.a. til vores register på hjemmesiden.

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

Ved sommerstævnet i Stege var en stor del af arkivet medbragt, så medlemmerne havde mulighed for at bladere rundt i det og finde oplysninger om deres både.

Sommerstævnet

Sommerstævnet blev i år afholdt i Stege, med deltagelse af knap 40 både. Sejlklubben Møn havde lagt et stort stykke arbejde i at stævnet skulle blive vellykket, hvilket lykkedes

til fulde. I år deltog et stort antal motorbåde, og som noget nyt var der arrangeret en motorbådstur til Nyord med rundvisning.

Bådudstilling i Fredericia

Der var mange, der kom forbi vores stand, både medlemmer og ikke medlemmer, det resulterede ikke i så mange nye medlemmer, men kendskabet til vores forening blev udbredt.

Det var Knud Isager, der stod for vores stand.

Åben båd

I 2009 har der 3 gange været Åben Båd.

Farvandsvæsenets værksted i Korsør, hvor vi hørte lidt om bøjer og fyr.

Lillebæltsværftet i Middelfart.

Løgstør Bådebyggeri.

På nær i Løgstør har der været et overvældende antal deltagere.

Dette skyldes måske, at vi har været flittige til at sende nyhedsbreve med beskrivelse af arrangementerne.

DFÆL shoppen

I år lancerede DFÆL det nye merchandise i gode kvaliteter og ikke mindst med vores flotte logo på. Shoppen er kommet godt fra start, og der har været en pæn interesse. Det er Catja Beck-Berge der står for shoppen.

Svendborg Classic Regatta

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

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

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

Bestyrelsen



Regnskab DFÆL

Indtægter	Regnskab 2009	Budget 2010
Kontingenter	121.235	122.000
DFÆL shoppen	5.380	12.000
Renteindtægt	248	250
Salg af mågestander		
Bladannoncer	8.050	8.000
Træffestævner	5.249	0
Ialt indtægter	140.162	142.250

Udgifter		
Administration	13.200	13.200
Medlemsregister postd.	837	1.000
Porto og gebyrer	6.260	6.500
Kontingentopkrævning	2.510	3.000
Kontorartikler	1.293	1.500
Bestyrelsesmøder m.m.	9.553	10.000
Øvrige rejseudgifter	1.144	2.000
Bladudgifter	66.231	67.000
Tryksager	0	5.000
DFÆL-shoppen	40.255	10.000
Mågestander	0	4.000
Udstilling	14.819	8.000
Træffestævner	1.407	0
EDB udgifter	10.649	11.000
Kontingent andre foreninger	2.030	2.500
Repræsentation	0	1.000
I alt udgifter	170.188	145.700

Resultat	÷ 30.028	÷ 3.450
-----------------	-----------------	----------------

Balance	
Aktiver	
Bank	9.043
Kasse	14
Giro	182.852
Salutkanon	4.000
Aktiver i alt	195.909

Passiver	
Kapitalkonto	225.937
Driftresultat	-30.028
Kapitalkonto ultimo	195.909

Bemærkning til regnskabet:

Der er et varelager i DFÆL Shoppen, som er opgjort til 28.000 i indkøbspris. Efterhånden som varerne sælges, vil det blive bogført som indtægt.



DFÆL på Både i Bella.

27. februar til 7. marts slår Bella Centret i København endnu engang dørene op for bådmessen. I år deltager også DFÆL på messen. Vores stand vil alle dage være beman-
det med medlemmer, og vi glæder os til, at du kigger forbi
og får en bådsnak. Vi afholder også en lille konkurrence
og måske kan du blive den heldige vinder af en lækker
sejlerjakke. Har du endnu ikke fået købt dit DFÆLe udstyr
i shoppen, så kan du se det på standen og lægge en

bestilling. Du vil kort efter modtage det med posten.

Åbningstider: weekend 10-18, hverdage 13-19

Vi ses på stand H-007.

Catja Beck Berge

Fra een af DFÆLs tidligere stande på Fredericia Boat Show



Glæd dig til sommertræf 2010 den 8-11. juli

I denne kolde vintertid luner det at tænke på det kommende sommertræf i Sundby Havn ved København.

I næste nummer vil der komme tilmeldingsblanket m.v.

Som tidligere nævnt bliver der udover de faste aktiviteter tilbudt:

- udflugt til Saltholm med DFÆL-motorbådene
- rundvisning på Holmen med den gamle mastekran – af Allan Frank Rasmussen, forfatteren til "Holmen - fra flåde til folk"
- geocatching med GPS for børn og barnlige sjæle

Mon ikke der kommer endnu flere frem i år end i Stege?

Meget tyder på det, og det vil da kun forøge hyggen yderligere. Og det virker som om Sundby-folkene glæder sig....



Vi kan se frem til udflugten til Saltholm, hvor Hans Zimlings spændende museum venter os.



Stemningsbillede fra den hyggelige Sundby Havn

Defæle shoppen

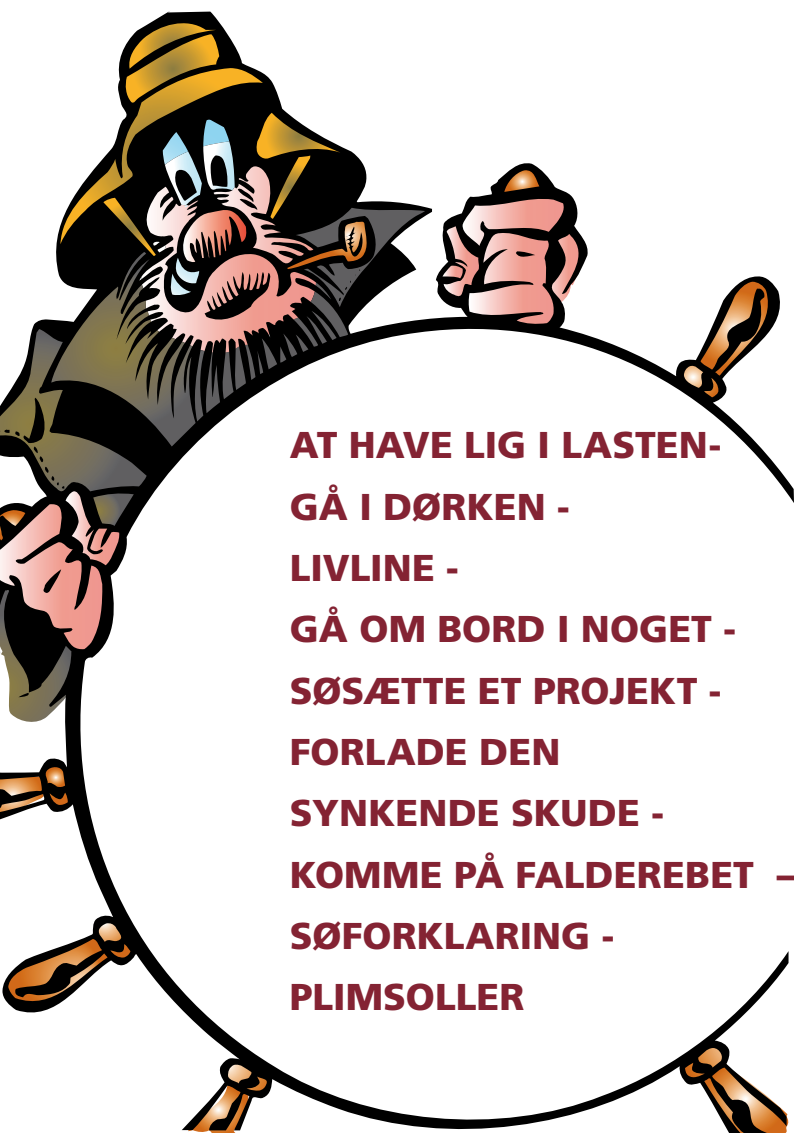


I sidste nummer af bladet lancerede DFÆL det nye merchandise i gode kvaliteter og ikke mindst med vores flotte logo på. Shoppen er kommet godt fra start, og der har været en pæn interesse. Hvis du ikke lige fik bestilt i december – eller var så heldig at julegaven indeholdte et DFÆL produkt - så fortvivl ikke, for vi har stadig mere på lager. Vi håber på sigt på at kunne præsentere og sælge produkterne igennem vores nye hjemmeside, og vi

arbejder pt. på de tekniske detaljer. Hvis du vil se produkterne inden du handler, så har vi dem med på bådemessen i Bella. Hvis du allerede har besluttet dig, så skal du blot sende en mail med din bestilling til cbb@defael.dk, eller benytte dig af den bestillingskupon som du finder i sidste nummer af DFÆL-bladet.

Catja Beck-Berge

Søsprog i almensproget



**AT HAVE LIG I LASTEN -
GÅ I DØRKEN -
LIVLINE -
GÅ OM BORD I NOGET -
SØSÆTTE ET PROJEKT -
FORLADE DEN
SYNKENDE SKUDE -
KOMME PÅ FALDEREBET -
SØFORKLARING -
PLIMSOLLER**

Af Pia Jarvad, (Nimbus 30 "Kejserinden 3" og seniorforsker i Dansk Sprognævn) tidligere bestyrelsesmedlem i Kvindelig Sejlkлуб, og vi husker hende som slagfærdig quizdommer i fjernsynet

Vores daglige sprog vidner om det der er eller har været centralt for os. Ordene er et spejl af samfundet, og nye ord og faste udtryk som fx *sidde i futtog*, *klimafængsel*, *klimakonference*, *seal the deal* (= bekræft aftalen) og *"vi er alle Maldivere"* viser at vi lige har haft klimatopmøde i Danmark. Ordene er nye, og de vil gå over i historien som minde om det der skete i december 2009.

Vi er et lille land omgivet af masser af vand, og vandet afspejler sig i vores ordforråd. Maritime udtryk er tidligt kommet ind i sproget, se blot her: *vind i sejlene*, *komme på ret kurs*, *være på klos hold*, *sætte alle sejl til*, *gå mod strømmen* og *bølgerne går højt*. Udtrykkene bruges i almensproget i overført betydning.

Det er et meget almindeligt sprogligt fænomen at man bruger et udtryk fra ét område i et helt andet område. Der sker så at sige en overføring, og dermed skifter udtrykket betydning. Det kan være billedligt som når deltageren i kundskabskonkurrencer beder om en livline i form af at kunne ringe til sin bror ol. og få hjælp. Det kan blive brugt i en helt anden betydning hvor den konkrete betydning nogle gange helt forsvinder, og den overførte står alene tilbage. Det er sket med *plimsoller* som er forklaret til sidst.

Selvfølgelig kan vi sejlere genkende den egentlige betydning af udtryk som *klare skærene*, *holde skruen i vandet* eller *ligge lige i kølvandet* på noget eller nogle, men det er i den overførte betydning vi kender dem mest.

Om ordet båd

Der er i hvert fald et velkendt udtryk med ord båd: være i samme båd som betyder 'være i samme problemfyldte situation'. Det skulle være sagt af pave Clemens 1. (pave i



90'erne efter Kristus fødsel) til menigheden i Korinth i Grækenland i anledning af indre kirkelige stridigheder. Men det var næppe på dansk, så enten er udtrykket oversat fra latin eller har haft tysk som en mellemstation. Udtrykket indgår i en kendt sang:

Adel og borger, præster og bønder, /- glæder og sorger og dyder og synder! / Mågerne fly'er, taber de no'et? Vi er alle i samme båd! - Teksten er af Poul Jørgensen og melodien er en gammel folkemelodi. Sunget først af Helge Kjærulff-Schmidt i Hornbækrevyen i 1944.

En anden kendt sang rummer også ordet i en fast vending: *Når der kommer en båd med bananer* som blev lanceret af Holger Fællessanger i Cirkus Ib i 1945. Tekst Anker Hansen, musik E. Christiansen. Teksten bygger på forventningerne om den nære frihed efter krigen, og omkvædets sidste linje lyder: *For når der kommer en båd med bananer, så får vi solskin og sommer påny*. Bananerne kom faktisk først til Danmark i 1953.

Og så må *en lille båd der gynger* nævnes. Teksten er oversat af Nis P. Jørgensen og originaltitlen er Mister Can't You See. Den lyder sådan: *I en lille båd der gynger, / sidder jeg og synger, / synger om de ting der gi'r livet værdi. /Jeg ka' ikke gå på vandet, /men jeg ka' så meget andet. /Jeg ka' føle mig glad, jeg ka' føle mig fri. /Der er forår i min mave, /jeg ved*

hvad jeg vil lave /ud og finde fred fri for nogen der glor. /Drive rundt ude på fjorden /med begge ben på jorden, /jeg er godt tilfreds med en pilsner i snor.

Der er to gamle båd-udtryk som næppe bruges mere: *se ud som den, baaden er roet fra* som betyder 'meget modfalden, ked af det' og *hvad man har taget i båden, bør man og føre i land* som betyder 'har man sagt a, må man også sige b' Dem skulle vi se at live op igen.

Plimsoller

Det er ironisk at ordet *plimsoller* i dag er blevet betegnelsen for usødygtige skibe. Englænderen Samuel Plimsoll førte nemlig i Parlamentet en ivrig kamp for at forhindre skibsredere i at sende usødygtige skibe i søen. Det var en almindelig praksis for at få fuld forsikringssum for et overforsikret, usødygtigt skib der forliste. I 1875 kronedes Plimsolls bestræbelser med sejr i form af en lov der medførte en offentlig kontrol med skibenes tilstand.

Ordet *søforklaring* har også skiftet mening. I dag betyder det 'lang, undvigende og usandsynlig forklaring', men den egentlige betydning er nærmest det modsatte: en lang, grundig og nøjagtig forklaring som gives i forbindelse havari o.l.

*Mange spidsgattere er
solgt til udlandet.
Her S 38 D 24, Astral,
som er flyttet til Kiel.
Læs side 22*



Spidsgatteren når enden er god

Af Stig Ekblom

Når man nu interesserer sig for gamle træbåde, løber ens blik uvægerligt søgende rundt blandt havnens master ved anløbet af en ny havn. Skulle der være en træmast eller to?

Det er svært at blive siddende ret længe i båden, når man har set en ofte høj, slank og agterlænet rig – og når man så går efter den, opdager man tit, at båden nedenunder er lav og fyldig med to spidse ender. Det er næsten altid et dejligt syn – og heldigvis ikke sjældent.

Der er ikke mange danske havne, der ikke rummer mindst een spidsgatter. Det er tydeligt at der må være bygget rigtig mange af dem, og at de må have en stor overlevelsesevne – men også at de tildeles megen kærlig omsorg af deres ejere.

Til vores træf i DFÆL fylder spidsgatterne godt op i billedet, og det er meget ofte spidsgattere, der løber med plaketter for god bevaring – og harpunloggen.

Der er i det hele taget noget overbevisende over spidsgatterens udseende. Den ser hårdfør og robust ud – bortset fra riggen, der ofte er overraskende høj og spinkel i forhold til bådens størrelse. Jeg har nu kun i eet tilfælde hørt om at nogen har sejlet en velpasset mast overbord i en spidsgatter, så det kan ikke være noget udbredt problem.

Som blot få af mange eksempler kan det nævnes, at der i 1935 kun var to både, der gennemførte Sjælland Rundt i meget hårdt vejr, nemlig 30 m²eren ”Ibi” og 45’eren ”Vagant” – altså spidsgattere.

Mange af os har vel i sin tid åndeløst læst René Sobiecki’s smukke og dramatiske beretning om 30 m² spidsgatteren ”Heady”, der i 1968 bragte 3 unge danske gutter til Skotland, gennem Caledonia-Kanalen og videre op forbi Orkney øerne til Færøerne – og hjem under kraftige vejrforhold. Man kan finde beretningen på

nettet på <http://www.sobiecki.dk/rene/Faeroernerundt.pdf>

I USA har ”the double-ender” opnået noget nær den samme legende-status som folkebåden i Tyskland – her er man sikker på at den kan vinde enhver kapsejls og klare ethvert vejrlig.

Spidsgatteren kan forekomme os udenforstående som noget nær et mytisk væsen; respektindgydende, men også så yndefuld i dens kurvede skrogformer – ikke mindst kan man på land tilbringe megen tid med at beundre en spidsgatters undervandsskrog.

Som periodisk deltager i Københavnske Træsejlers pragtfulde torsdagskapsejls har jeg kunnet beundre ikke mindst de større spidsgatters kraftfulde gang i søen – brusende frem med dramatisk opstemt vand omkring sig. Alt for tit har jeg hovedsagelig kunnet dyrke deres skønhed agtenfra – for de er jo overraskende hurtige! Det må repræsentere højdepunktet af bådingeniørkunst, at det er lykkedes at få sådanne fyldige rumfang til at passere så hurtigt og uhindret gennem vandet.

Det er derfor nok heller ikke nogen tilfældighed, at de tre store spidsgatter-konstruktører Berg, Utzon og M.S.J. Hansen alle beskæftigede sig professionelt med skibskonstruktion, og alle var uddannede som skibsingeniører.

De tegnede deres både med forskellige typiske træk, så rigtige kendere kan derfor uden videre fastslå konstruktøren til de klassebåde, de møder – men der er jo også en mægtig ”underskov” af uklassede spidsgattere, hvor også andre konstruktører har gjort sig gældende.

Det kan man læse meget mere om i ”Bogen om Spidsgatteren” af Bent Aarre m.fl. Bogen kan endnu lånes på mange biblioteker, men er p.t. så godt som umulig at opdrive til eget eje.

Et sejlene leksikon

For at komme nærmere på sandheden om spidsgatteren, har jeg haft en spændende snak med Danmarks – ja vel nærmere verdens – mest kompetente kender af de danske spidsgattere, nemlig Henrik Effersøe, ejer af 38'eren "Bel Ami" gennem 21 år.

Af Stig Ekblom

Henrik har skabt kontakter til spidsgatter-ejere i adskillige lande og har samlet oplysninger om og har skabt overblik over så godt som alle klassespidsgatters skæbne – og en stor del af de øvrige spidsgatteres.

Henrik Effersøe lægger ud med at betone at hans familie i lige linie har sejlet spidsgattere gennem de sidste 1130 år. De første år i vikingskibe i Island, senere i færøbåde – og da hans forfædre kom til Danmark, var det kragejolle, der blev sejlet i. Henrik købte selv sin første klinkbyggede spidsgatter i 1984, men da der 5 år senere var et par nye familiemedlemmer på vej, nemlig tvillin-



Mange både blev eksporteret til USA – heraf en del fine spidsgattere. Her er 30m2 "Rollo" D8 på vej af sted til nye eventyr i 1960.

gerne Dorte og Marianne, købte han sin nuværende M.S.J. Hansen-spidsgatter "Bel Ami", som er bygget i 1936 med sejlnummeret D1 – altså den første 38 m² spidsgatter, der blev registreret til klassen.

Henrik er en mand, der har haft fat mange steder. Inden for vores regi kan det nævnes, at han har været formand for Københavns Amatør-Sejlkлуб (K.A.S.) – og har været en af primus motorerne omkring renoveringsprojekt "Oui Oui", den smukke K.A.S.-ejede 6 meter R, som vandt Harpunloggen 2009 på DFÆL-Træffet i Stege.

Han har været med i front ved udformningen og indførelsen af>NNL, der med udgangspunkt i de kendte Københavnske Træsejler-sejladser har bredt sig til hele DFÆL. Også Svendborg Classic, der har stor international deltagelse, anvender denne målregel.

Som tidligere nævnt er Henrik bidt af en gal spidsgatter – og han siger med udgangspunkt i egen grundig erfaring, at der er mindst lige så stor sportslig oplevelse ved at sejle kapsejlad i spidsgatter som for eksempel i en 6-meter.

Henrik Effersøe er således en af de faste og mangeårige initiativtagere til afholdelsen af kapsejladserne i København, og er dermed med til at øge den sportslige oplevelse af at sejle træbåd – og ikke mindst spidsgatter.

"Spidsgatteren er undervurderet for dens sportslige egenskaber. Den sejler både hurtigt og godt, og den har domineret kapsejladsbannerne lige siden de første klasser blev oprettet i slutningen af 20'erne. Det kan man bare kigge i kapsejladslisterne fra 1930'erne frem til 1960 for at overbevise sig om," siger Henrik. "Men spidsgatteren kan i modsætning til de oprindeligt samtidige klasser også byde



Tre klassespidsgattere ved "træbådsbroen" i Svanemøllehavnen. Fra venstre "Bel Ami" S 38 D 1, "Kiva" S 45 D 19 og "Ursa" A 45.





Henrik Effersøe har ofte haft rollen som "mentor" for nye spidsgatterejere. Her ses "Bel Ami" sammen med M.S.J. Hansen-26m²-spidsgatteren "Fri", der blev totalistandsat af den nye ejer René Gordon i årene 1998-2001 (med skipperkasket på).

på god familiesejlads. Det var først med folkebådernes fremkomst, at denne dimension for alvor bredte sig til andre klasser."

Det er forbløffende få klassespidsgattere, der er blevet hugget op – det drejer sig formentlig kun om en håndfuld ud af ca. 120 byggede både. Henrik fortæller:

"De må være bygget med en meget solid konstruktion, der giver bedre mulighed for god bevaring. Konstruktorerne fulgte byggerierne tæt, og de ville kun lade bådene blive bygget hos dygtige og ansvarlige bådebyggere. At forholdsvis flere klassespidsgattere har overlevet end uklassede har nok netop den årsag"

Henrik fortæller om sin kontakt med de amerikanske

spidsgatter-ejere, og hvordan han har kunnet bruge disse kontakter til at få den berømte 45 m² klassespidsgatter "Fri" hjem igen til Danmark.

"Ligesom i Danmark vandt den båd alt ovre i USA gennem mange år, og det er nok én af grundene til, at amerikanerne regner "double-enderen" som noget nær Den perfekte Båd. Men også det, at mange af dem er konstrueret af Utzon, som på grund af sønnen Jørn Utzon er et meget kendt navn "over there", kan være med til at spidsgatteren i den grad er sat på en piedestal."

"Nu er båden ejet af Per Bruun, som desværre – helt meningsløst – har belagt båden med epoxy, så skroget har mistet sin fleksibilitet og træet ikke længere kan "ånde". Synd og skam for så fin en båd", siger Henrik.

Vores spidsgatter-ekspert fortæller, at der står nogle interessante spidsgattere rundt om og venter på at komme ud at sejle igen. Han nævner som eksempler: "Oppe ved Gilleleje Bådebyggeri står faktisk den eneste "rigtige" 55m² klassespidsgatter, der er tilbage i Danmark, nemlig



*Den stærkt vindende 45 m² Utzon-klassespidsgatter "Fri" (D 14) under kapsejlad i Danmark.
Foto fra Sejl og Motor 1953*

D1 "Undine". Den har stået på land i en årrække og er et pragtfuldt skib."

"Og i Kastrup står selveste mesteren M.S.J. Hansens egen 26 m² klassespidsgatter D13 "Glory" på land. Den var i sin tid en fuldblods kapsejler, kun indrettet med rørkøjer og yderst spartansk aptering for at spare vægt. Det ville være spændende at møde den igen ude på kapsejladsbanerne".

I "Bogen om Spidsgatteren" – der for mange står som "spidsgatternes bibel" – kan man læse en masse om bådtypens fremkomst og udvikling, men man får ikke mange oplysninger om de mange spidsgatteres videre skæbne, og det er mange jo interesseret i. Bogen blev udgivet for så længe som 27 år siden.



*Samme "Fri" ved San Francisco Bay i 1960'erne.
Den fortsatte med at vinde en række kapsejladser dervore og var med til at opbygge "double-enderens" høje status i USA.
Utzon genbrugte mange år senere den meget vellykkede "Fri"-tegning som grundlag til "Lene"-bådene, der senere blev anvendt som form til "Sagitta 30" i glasfiber.*

"Ja, den bog er ikke til at få fat i", siger Henrik Effersøe, "jeg har været ude for at der er blevet betalt op til 950 kr. for sådan én, men hvad hjælper det, når der ikke er nogen til salg."

"Derfor har jeg gennem et par år arbejdet på at udgive en ny bog om spidsgatterne, hvor de fejl der er smuttet med, kan blive rettet, og hvor vi kan følge bådene i deres senere forløb."

Jeg svarer – og sikkert med mange af dette blads læsers opbakning – at den bog ser vi frem til!

Stig Eklblom





Her på materielpladsen ved Gilleleje Bådebyggeri har Danmarks eneste tilbageværende 55 m²-klassespidsgatter "Undine" D1 ligget i en del år. Kommer hun mon snart i vandet?



Hækken af en spidsgatter under restaurering – godt med linolie, uhhh...





Kravel og klink samt bermuda og gaffel modes lige nord for Svanemøllehavnen kort før starten til torsdagskapsejladsen truttes i gang. De første spidsgattere var jo klinkbyggede, gaffelriggede og blev kaldt kragejoller, men det ændrede sig efterhånden fra midten af 20'erne så alle blev kravelbyggede og bermudariggede. Det er "Octavia" fra 1980'erne (replica af Øresunds-kragejolle) og Bel Ami fra 1936 vi ser på billedet.





45 m² Utzon klassespidsgatteren "Can-Can" (D6) blev fundet i en ussel tilstand og er nu ved at blive gjort i stand i Californien. De fleste af de amerikansk-ejede spidsgattere er ovenud velholdte.

← Bemærk den meget lange bom på "Bel Ami". Henrik Effersøe har forlænget bommen, så den har fået sin oprindelige længde på 4,90 m tilbage. Han siger: "Mange spidsgattere fik afkortet deres bomme med den begrundelse, at de var alt for luvgerige. Jeg tror nu nærmere at det skyldtes de ofte temmelig udslidte (og derfor hule) bomuldssejl, man sejlede med i årene efter krigen. Mine moderne dacronsejl betyder i hvert fald, at båden overhovedet ikke er blevet mere luvgerig med sit oprindelige sejlareal, og sådan var det nok også med de oprindelige og nye bomuldssejl."

Faktaboks:

	Størrelse	Bygget
Henrik Effersøe giver		
nedenfor et lille	20 m ²	5
overblik over,	26 m ²	20
hvor mange klassespidsgattere, der er bygget,	30 m ²	50
og hvoraf hovedparten	38 m ²	27
stadig eksisterer:	45 m ²	19
	55 m ²	2

Henrik fortæller, at der i dag findes klassespidsgattere i 6 lande i verden:
 - nemlig 8 i USA, 8 i Tyskland, 4 i Sverige, 1 i Canada og 1 i Norge – og resten herhjemme i Danmark

Der er i øjeblikket 5 klassespidsgattere på danske museer, nemlig to 26 m² M.S.J. Hansen, én 30 m² Utzon, én 30 m² Berg og én 45 m² Utzon

Godkendelsen af spidsgatterklasserne som "National Klassebåd" kom i fire tempi:

1927: 30 m² og 45 m²
 1933: 20 m²
 1935: 26 m² og 38 m²
 1936: 55 m²

Den største og den mindste klasse blev aldrig særligt udbredt; således blev der kun bygget to 55 m²ere og fem 20 m²ere.

At skifte båd

En af spidsgatterne, 38 kvadratmeteren Astral har fundet vej til Kiel i Tyskland. Den tyske ejer Jens-Peter Burmester erklærer her sin kærlighed til bådtypen

På noget ubestemt tidspunkt kom tanken om fremtiden på bordet – det var omkring 2004 eller 2005, da jeg havde sejlet gennem de danske farvande i mange somre. Min gamle jollekrydser Lille Ø havde tjent som hyggelig og stærkt sejlene fartøj i 20 år, og i de fleste farvande, som kunne besejles nemt med denne slags båd, havde vi været flere gange. Om ikke at sige, at det var blevet kedeligt – jeg måtte indse, at vejret var blevet hådere, end det havde været før, og især vejrets forandringer fra godt til dårligt



Maren og Jens er ved at rigge Astral af efter kapsejladsen med Københavnerne

var blevet hurtigere med vanskelige situationer til søs som følge.

Der var et par tilfælde, som gav blod på tanden i denne udvikling, og jeg havde ikke megen lyst til at prøve med uforsvarlige oplevelser, som det havde været f.x. på Eckernförde Bugt, da der kom kuling med krappe søer på et tidspunkt, hvor det på ingen måde kunne nydes... Nej, det er jo ikke sådan, at jeg er bange for alt for meget, men en jollekrydser var ikke mere en tilstrækkeligt sikker båd på Østersøen.

Da jeg havde været undervejs i de danske farvande i mange år, havde jeg forelsket mig i den mest danske bådtype nogensinde – spidsgatteren! Spidsgattere i alle størrelser hele landet rundt – én sødere end den anden! Og alle syntes at være sødygtige, velsejlende både. En spidsgatter skulle det være!

Et tilfælde kom til hjælp – jeg fik et nyt job med akquisition indenfor den danske industri, og det var en chance for at komme rundt i landet på en nem måde for at se på alle de spidsgattere, der var til salg. Og der var mange af dem. Ret hurtigt fandt jeg ud af, at det skulle blive en Utzon, helst på 38 kvm, altså en båd, kun lidt større end min jollekrydser i skroget, men med lidt mere plads, det dobbelte sejlareal og efter sigende meget sødygtig. Og så kørte jeg rundt, kiggede på flere og sejlede enkelte af dem til prøve. Alle, næsten alle, fine både. Det var svært at sige, hvilken var den bedste.

Så var der endnu en til overs, liggende i Bandholm på Lolland – da jeg så den, var det straks klart – denne fine båd skulle det være! Lidt skuffende var bådens aktuelle tilstand, med dens meget slidte lakering, manglende fenderliste, delvis gennemrustnede motordele samt... – men proportionerne var de kønneste, og jeg havde læst på internettet, at hun måtte have været ”en af de hurtigste spidsgattere i Øresundsregionen”. Der var ikke mulighed for at sejle den til prøve, selvom båden var i vandet – men jeg syntes, at det skulle ikke være nødvendigt.

Så besluttede jeg mig at overtage Astral såfremt det lykkedes at sælge min egen båd – noget, der skulle komme til at være et langvarigt eventyr...

For det første mødte jeg en virkelig attraktiv, ung kvinde, der ledte efter en erstatning for sin gaffelriggede

trøjolle på Elbe floden, som var blevet lidt for ”studentisk” og dermed ikke mere helt tidssvarende. Men lige da hun havde besluttet sig at købe Lille Ø og begyndte at glæde sig til dette, blev hun gravid – og syntes at en sådan båd var ikke noget til sin unge familie. Så kom nogle andre, der havde 10 og endnu flere tommelfingere, eller de havde ikke nogen erfaringer med træbåde, at det var slet ikke noget for dem, det kunne ses. Der var endog en fra alperne, der ville lagre båden hele året rundt på dens trailer, for kun at søsætte den for at sejle af og til her eller der. Et andet begreb for dette var ”mord” på båden. Mord på en særligt brutal måde. En 70 år gammel træbåd...

Jeg sendte flere interessenter bort – jeg ville ikke se båden og tilmed mit arbejde gennem 20 år ødelagt inden for to eller tre somre. Og så kom vinteren, en tid, hvor der ikke kan sælges både og snart kom foråret, tiden gik hurtigt og købet af Astral – om ikke at sige spørgsmålet om dens finansielle realisering – rykkede nærmere og nærmere. Forejeren og jeg besluttede, at jeg skulle starte med vinterarbejderne, når jeg havde lyst og mening til det, uden at salget var afsluttet. Efterhånden planlagte forejeren derudover at flytte bort fra Lolland samt ikke at tage båden med – jeg skulle overtage den eller ej.

Jeg gjorde vinterarbejderne i en uge i april måned og forejeren forberedte sin flytning – men jeg havde endnu ikke købesummen parat. Hjemme lå jo stadig min jollekrydser ventende på sin ny – stadig ukendte ejer. Jeg havde aldrig planlagt at danne et rederi, men så?

Et andet problem var motorens tilstand. Vi havde aftalt, at der skulle spørges på fabrikken, hvad reservedele skulle koste, og denne sum blev fratrasket bådens pris. Svaret lød 7000 kr, og mit svar på dette var at lede efter en ny motor, som kostede det samme. Jeg fandt en Volvo, tilbudt for 7000 kr i nyopbygget stand, altså en encylindret diesel vs den gode gamle Marstal F2, båden havde endnu. Jeg tog til sælgeren af den valgte motor i Jylland, vi talte om, hvordan man kunne skifte fra en til anden motortype i båden og sælgeren, en klog mand som vidste meget om emnet, anbefalede ikke at skifte motortypen men istedet at skifte bare motoren, så at jeg kunne bruges hele installation i båden videre. Og selvfølgelig havde han bl.a. også en udmærket renoveret Marstal F2



stående i sit værksted. Købesummen: 7000 kr. Den blev til min ny motor – og en stor glæde op til nu...

Tilbage på Lolland måtte båden søsættes. Forejeren flyttede lige samme dag bort – han kunne ikke vente. Jeg sagde til ham: ”Hvordan kan jeg tage din båd, du ved, at jeg har endnu ingen penge dertil?” ”Ha, Jens,” svarede ham, ”det er ikke så svært – jeg har set, hvordan du har arbejdet på båden, du er den rigtige til den. I skal være tilsammen – tag båden hjem og sejle med den, og når du har solgt din gamle jollekryder, så mødes vi igen og du giver mig pengene.” Så gjorde vi det, han sejlede med færgen, jeg søsatte min nye båd, der var (utrolig nok) tæt, og sejlede mod Kiel. Herligt!

Da den gamle motor i båden ikke virkede, måtte jeg sejle for vind. En ukendt båd med ukendte, uvante egenskaber i ukendte farvande, jeg var ene med båden, men den hjalp mig på sin egen måde: Hun sejlede udmærket, stærkt, sikkert, nemt og godt på roret. Vi tog fra Bandholm nord om Langeland den første dag, og hen mod aftenen blev det mere og mere stille. Lidt over kl. 11 om aftenen, fuldmånden og stjernene skinnede fra den klare himmel, var vi foran Dageløkke, som lå endnu i mørken uden molefyr eller lignende. Jeg havde aldrig været i Dageløkke før – men nu skulle det være: Ukendt båd, ukendt havn, lige før midnat, ene og uden motor, kun for den svage vind, der kom fra søsiden.

Der var til sidst ikke så mange egenskaber af jollekrydseren, som jeg kom til at savne – bortset fra især dennes muligheder for at manøvrere under snævre pladsforhold.

På læns sejlede vi for forsejlet ind i Dageløkke Havn mellem molerne, og jeg kunne bemærke hvor tung 4,5 tons er sammenlignet den enlige ton, jeg var vant til! Forsejlet blev bjærget hurtigst muligt, så kom den næste opdagelse: Jeg var vant til at roret kunne lægges med næsten 90 grader – nu var der næppe 20 grader, som rorpinden kunne lægges, halveret til 10 grader af den agterud skrånende agterstævn! Det var rigtig godt, at havnen var endnu næsten fuldstændig tom! Så fik jeg plads nok til at manøvrere gennem pælerne indtil vi kom til at ligge i en boks – uden at nogen kom til skade eller båden blev toucheret... Men spændende var det alligevel!

Næste dag tog vi kun til Rudkøbing, vinden var for svag for den lange vej til Kieler fjorden. Da vi sejlede gennem Rudkøbing Løb, kom der en meget moderne sejlbåd op med os og sejlede en lille smule stærkere end Astral gjorde det. Da båden var på lige højde med os, kobledede jeg skrueakslen fra gearkassen, så at propelleren kunne dreje med – Astral accelerede lidt og den moderne båd var ikke mere hurtigere. Jeg hørte, at den anden styrmands kone kommenterede dette med nogen sjov, og styrmanden var ikke fornøjet om det – jeg sagde til ham: Ja, ja, den gamle Åge Utzon har tegnet hurtige både dengang..!

Jeg nåede til Kiel for første gang i midten af Maj måned, den nye Marstal kom næsten samtidig og var færdig ilagt en måned senere. For sent for at deltage i den dengang gennemførte ”Classic Week 2006”, men det kan jo gentages næste år, når det hedder ”Classic Week 2010”!

Det lykkedes efterhånden at sælge båden til nogen der planlagte at sejle med båden på vadehavet – noget en jollekrydser er udmærket egnet til.

Imidlertid fik Astral ved siden af sin ny motor, som bruges kun sjældent, nye fender- samt fodlister af gennemgående sapeli, den slidte lakering fornyedes fuldstændigt, nyere forsejl kunne findes, en ”pølsebod” til cockpitet kom til og meget andet grej, båden kan nu anses som komplet og smuk igen – men hvordan sejler den nu sammenlignet med de vante egenskaber med båden, jeg havde før?

Først og fremmest må siges, at der er større forskel, end jeg havde forventet.

Astral er min første kølbåd, alle andre gennem næsten 40 år havde været sværdbåde uden fast ballast. Træbåde har de også alle været, men spidsgatteren er – noget helt andet!

Man skal jo aldrig glemme, at der er mere end det dobbelte sejlareal og vægten er firedobbelt, selvom skroget er kun 20 cm længere og 30 cm bredere end før!

Jeg måtte vænne mig bl.a. til dens ror. Denne bådtype må sejles og styres helt anderledes end en let jolle. Båden skal være meget godt dvs neutralt trimmet, den må være kun meget lidt luvgirig, fordi de fleste kursændringer skal gennemføres med sejlene og skøderne. Det er jo næsten



Astral i frisk vind ved kapsejlds i Svendborg Sund

umuligt at falde af mod dens kæmpe storsejl, og for at anduve ved læmærket skal man bare hente storskødet i tiden – rorpinden kan næsten glemmes i dette sammenhæng! Båden giver den bedste fart, når den er sejlet på denne måde...

Der er den tårnhøje mast, hele 14,5 m målt fra

vandlinjen, en trofast dansk groet gran, der stadig drejer sig med solen om dagen. Det er utrolig nok, men endnu bedre er at se, hvad den kan klare, når det blæser! Min jollekrydser havde to vanter på hver side, den øverste endog med salingshorn. Dertil kom forstag og selvfølgelig agterstag, og derudover en diamant i mastetoppen,



dvs en dobbelt jumperstag fremad med det samme til siden. Hele masten var ”kun” 10,2 m høj, måske noget spinkel men god nok til at overleve de 70 år.

Astral, som sejler stadig rundt med sin første mast, kender bare et dobbelt forstag og tre vanter helt uden salingshorn. Slut. Jo færre jo bedre, sagde Åge Utzon. Intet agterstag, dertil er bommen alt for lang, om ikke at tale om bagstag! De øverste vanter skråner med 15 grader lidt agterud, men når det blæser på lens, er der faktisk ikke ret meget, der holder masten.

Som eneste forandring fik mastetoppen en vis forstærkning med et simpelt jumperstag – der havde

været næsten 5 m fra forstaget til toppen uden nogen form af afstivning. Toppen står nu langt bedre afstivet på kryds.

Men at afkorte bommen bare for at få mulighed til et agterstag – det kan jeg ikke forstille mig, selvom jeg savner agterstaget af og til især under kapsejlads, når de andre rejser sine spillere under hårdere vejr, end vi kan magte det – grundet den manglende afstivning agterud. Det er af og til en skam, men Astral sejler meget godt lige på kryds – der ligger dens chancer!

Det, som jeg havde læst på internettet, er sandt: Astral sejler stærkt, og den var en god bytte!

Et lykkeligt gensyn eller Gammel Kærlighed . . .

Af Gorm Boa, tidligere mangeårig lykkelig ejer af Astral, nu Nirvana

Ved afslutning af sommerturen 2009 stod min kone, Iris og jeg og kiggede på solnedgangen over Sundet fra nordmolen i Helsingør. Der blæste en fin nordvest og langt oppe ved Ålsgårdepynten kom en båd med spilet forsejl til syne.

Det var en træbåd, kunne jeg se på den lave fortrekant. Lidt efter kunne jeg se, det var en spidsgatter.

– Jeg skal tage meget fejl, hvis det ikke er Astral, sagde jeg til Iris. – Pjat, sagde hun. Det kan du ikke se på den afstand. – Og hvad skulle den også her. Den ligger i Tyskland.

Jeg løb ned og hentede kikkerten, og ganske rigtigt – det var gode, gamle Astral.

Jeg fandt en ledig plads i havnen ikke så langt fra, hvor vi lå og løb ud på molen i håb om, at de kom ind i havnen. Det gjorde de, og jeg fik hjulpet dem ind på pladsen.

Først da de havde fortøjet, kom jeg til at tænke på, hvad de mon har tænkt om »den gamle original«, der farer rundt på havnen.

Jeg præsenterede mig, og Jens sprang op på molen i et stort smil. Vi havde maillet lidt sammen om bådens historie. Han havde fundet mit navn i tilsynsbogen, og DFÆL havde formidlet en kontakt.

Jens og hans gast, Maren, blev inviteret over i Nirvana, hvor vi hyggede os i lang tid. Dagen efter var Iris og jeg ovre og se, at Astral har det virkeligt godt.

Vi blev eninge om, at Jens og Maren skulle sejle til København og deltage i Københavnerens torsdagkapsejlads.

Og jeg skulle sejle med på kapsejladsen!

Vi afkortede vores sommertur, hvor vi ellers ville have sejlet lidt på svenskekysten. Men Astral lokkede mere. Sverige bliver, hvor den er.

Vi havde en rigtig fin kapsejlads, og jeg tror, at båden sejler bedre nu, end den har gjort i mange år. Og den har ellers altid været hurtig.

Kjøbenhavnerne drog til Ystad

På en smuk og frostklar dag i januar kørte en gruppe københavnske træsejlere en tur over sundet for at besøge Stinna og Douglas i Ystad – en kontakt formidlet af Jørgen Jensen. Vi mødtes først i den legendariske skibshandel ”Tackel & Tåg” på havnen i Ystad. En helt særlig oplevelse at besøge butikken, som egentligt mere ligner et museum end en skibshandel. Fra gulv til loft er lokalerne fyldt med alle mulige (og umulige) genstande. Noget nyt og en hel del ældre brugt udstyr af alverdens beskaffenhed og stand. Jo, her skulle det bestemt være muligt at finde præcis den lille dims, eller det beslag som du lige står og mangler til din gamle båd.

Douglas og Stinna har bosat sig på et charmerende landsted og deres samling af både tæller intet mindre end 4 skærgårdskrydsere, to 6mR samt 3 motorbåde. Alle i

varierende stand lige fra en 40 kvm, som blev reddet fra ophugning, og nu trænger til en gennemgribende restaurering, til en 6mR med kombineret torpedo og vingekøl bygget i 1995.

Et andet af projekterne er en 45 kvm skærgårdskrydser af Knut Holm, Anne-Marie KSSS fra 1916, som ligeledes trænger til en del arbejde, der allerede er godt i gang. Der blev bygget tre af dem på Knut Holms værft i Gamleby. Douglas drømmer om at få fingrene i endnu en af dem, således at der kan sejles ægte matchrace. Samlingen tæller også en 75 kvm skærgårdskrydser, samt en lille charmetrold af en 4mR fra 1943.

Blandt de særligt skattede klenodier fandtes en meget

Tackel & tåg er en Aladdins hule – en mellemting mellem et museum og en butik





Douglas fortæller om de mange projekter de har i gang



Stinna og Douglas har et imponerende bibliotek, som københavnerne kiggede interesseret i

smuk og velholdt mast fra 1913. En helplanende motorbåd af Jac M. Iversen fra 1956, som efter sigende har kunnet holde en fart på 36 knob! Selve motorbåden er i ringe forfatning, men alt originalt og meget smukt inventar er intakt, så mon ikke den dag atter vil rejse sig i fordums skønhed, og pryde den svenske kyst som et smykke...

Der er ingen tvivl om at Stinna og Douglas deler en stor passion for den maritime lystfarts historie og klenodier i øvrigt. Deres meget hyggelige og yderst charmerende hjem, bar da også tydeligt præg af dette, og der var nok at kigge på og fordybe sig i. Parret havde forberedt en meget lækker frokost til os, og den blev indtaget i de skønne stuer, med fuld gang i brændeovnen og en lav vintersol strømmende gennem bondehusvinduerne.

Biblioteket var intet mindre end imponerende. Sådan

et der normal kun optræder på film, med bløde højryggede øreklapstole i læder, formet efter mange års brug og læsestunder. Fritlagte bjælker, mahognimøbler, cembalo, Sherlock Holmes piber og metervis af fantastiske bøger om sejlsporten – både nye og gamle, og naturligvis tidsskrifter i lange baner. Da Stinna sidste år brækkede ankelen, brugte hun den stillesiddende tid til at fordybe sig i historien om, og udviklingen af 6mR regelen op gennem tiden – dette sirligt nedskrevne dokument, en skriftrulle på flere meter, lå ligeledes fremme og vidnede om den dybe interesse, som optager dem begge.

Douglas havde endnu en overraskelse i ærmet til os, idet han havde aftalt et besøg på nabogården. Her havde en ung dansk mand slået sig ned som smed med speciale i at fremstille rustninger. Et håndværk som vel for længst må anses for at høre en temmelig fjern fortid til. Der blev stillet spørgsmål og de smukke rustninger blev studeret på nærmeste hold. Han bygger de fleste rustninger efter ganske nøjagtige mål på kunden og oftest ud fra historiske tegninger og malerier. Skulle man selv få lyst til at få sin egen rustning, skal der til orientering lige findes 250-350.000 kroner i budgettet, og der må forventes et års leveringstid – personligt tror jeg nu nok jeg hellere ville have træbåd for alle pengene...

Jo, der var godt nok noget at se på, opleve og røre ved



Sådan en rorpend ligger godt i hånden på Niels Laursen



I biblioteket findes også mange byggetegninger

på turen til Ystad. Jeg tror at de fleste af os, som bare har en enkelt gammel båd hjemme, var mest overvældet af den energi og passion, der ligger bag det hjem og den samling, som Stinna og Douglas varmt inviterede os indenfor i.

Ud over mange indtryk efter en god dag i Sverige, kunne vi også hjembringe en invitation til Oui Oui om at deltage i 6mR stævne i Malmø i den kommende Pinse.

Tak til Stinna, Douglas og Jørgen Jensen for en veltilrettelagt og spændende udflugt for KTS'erne.

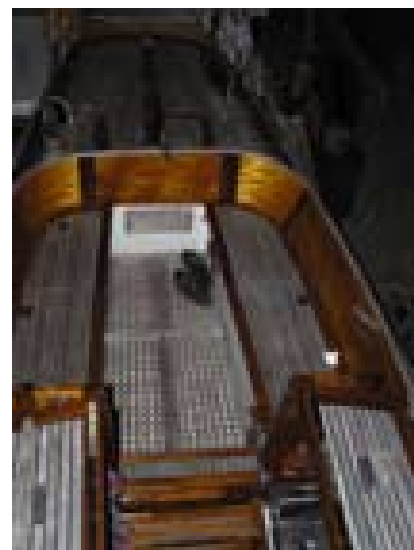
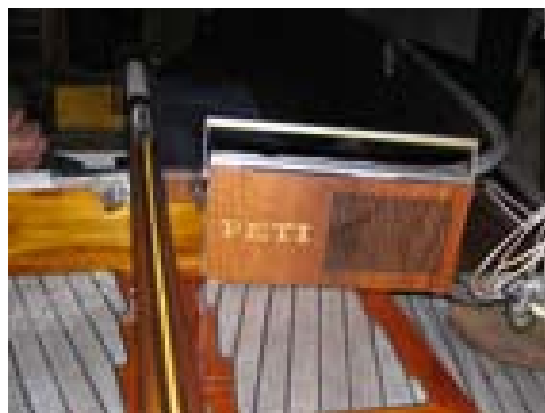
Åben Båd

Lørdag den 28. November 2009 blev der holdt åben båd hos Lars i Lynæs

Simon, vores gamle redaktør, fortæller:

Her er en række billeder fra vores arrangement i Lynæs. Her kiggede vi på Lars smukke mahognikrydser, "Peti", der som billederne nok viser, virkelig var en fryd for øjet. Og vi nød udover båden desuden kaffe, klejner og en glad, logrende islandsk hund.

Tak til Jan Olsen for billeder!





Her holder kragejollen Spray sit vinterhi.

Beretning fra Åben Båd i Holbæk af Simon Bordal Hansen:

En halv snes entusiaster mødte op i vinterkulden den 16. januar for at høre mere om de to gamle, kragejollen Spray og platgatteren Puk. Heldigvis lagde Holbæk Sejlklub et godt varmt lokale til, så det meste af træffet foregik indendørs. Finn fortalte om et livs oplevelser med den lille åbne dagsejler Puk.

Simon fortalte om restaureringen af Spray, der denne vinter får ny rig, fra Bermudasloop til gaffelkutter.

Efter lysbilleder, kaffe og småkager gik de tapre søfolk ud og besøgte de dybfrosne både på Holbæk Marinas rummelige landplads. Her blev der også tid til et hurtigt kig på Peter Blumensaadts smukke og sunde spidsgatter. Et par deltagere fortalte desuden om deres sejlads op langs Norges kyst i deres lille, gaffelriggede kragejolle. Den historie ser vi gerne i bladet hr. redaktør! Herlig eftermiddag trods kulden.

Besøg på Walsteds Baadeværft på Thurø

Der var lagt hindringer i vejen i form af sne og diset vejr, men ca. 25 medlemmer af DFÆL og Falsled Sejl- og Motorbådsklub trodsede farerne den sidste dag i januar og banede sig vej til Svendborg og Thurø for at høre Thorvald Walsted fortælle værfkets historie. Vi hørte om udviklingen fra træ til glasfiber, fra at være nybygningsværft til udelukkende at renovere både og om de mange udfordringer der ligger i at have kunder fra hele verden.

Thorvald er en meget levende fortæller, han har virkelig det værfte inde under huden.

Vi fik bl.a. indføring i hvordan man siger nej til en japaner uden at sige nej: man siger ja hvorefter man argumenterer op ad stolper og ned ad vægge om hvorfor man ikke finder ideen god.

Det blev også til en lille rundvisning på værftet hvor vi hørte om de projekter der lige nu er i gang.

Det er altid en fornøjelse at se værftet, for der er rent og ryddeligt, selv om der er mange projekter i gang. Små →

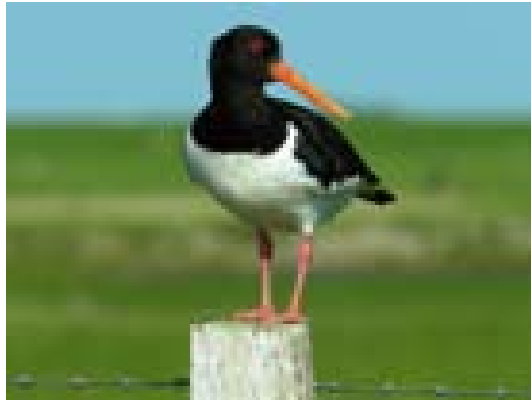
Thorvald Walsted viser det verdenskendte værfte frem



arbejdspladser oprettes i forbindelse med, hvor der er arbejde i gang, så bådebyggerne slipper for at rende op og ned ad trapper, og alle vegne er der stilladser og hegn. Mens vi gik rundt for os selv og kiggede på bådene gjaldede pludselig en advarsel fra Thorvald: I må ikke stå så mange tæt sammen på stilladserne, spred jer!

Til slut blev vi budt på en øl i frokoststuen, ikke uden forhindringer idet en spøgefugl havde stripset stolene fast under bordene. Det problem blev dog løst, og snakken gik over øl, medbragt mad og kaffe. Det eviggyldige spørgsmål om lak blev selvfølgelig bragt frem, når vi nu var på besøg på værftet, der nærmest er ensbetydende med sublimt lakarbejde. Desværre blev vi heller ikke denne gang klogere på, hvad den bedste lak er, for også på Walsteds Baadeværft kæmper de med at finde lakken. Hvis vi gider lakere 3 gange i løbet af sæsonen kan det hele næsten bruges. Men hvor mange af os orker det? Nej vel, så vi håber nogen en dag opfinder lakken som bare holder og holder og holder og...

Vi skulle kun have været der til kl. 13, men uret viste nærmere 14, da de sidste havde forladt værftet.



Strandskade

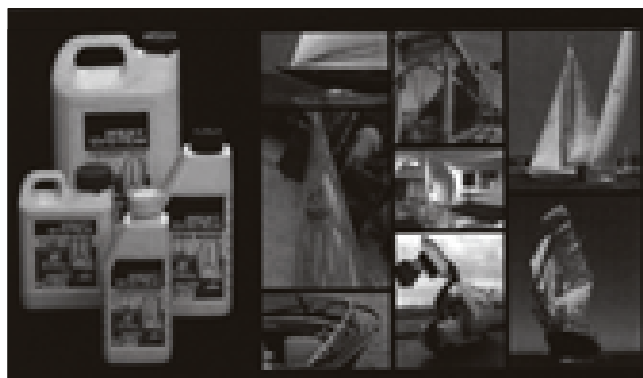
Haematopus ostralegus

Strandskaden er kendt og elsket for sin livlige væremåde og sine flotte farver, skarpt tegnet sort, hvidt og rødt.

Man ser den ofte siddende på en sten eller fouragerende i lavvandede områder.

Forår og efterår trækker fuglene i små flokke, ofte i få meters højde, lige over brændingen.

Fotograf: Michael Westerbjerg Andersen,



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk





"JU HU" af Odense

29 fods kravelbygget kutter,
lærk på eg byggeår 1983
af Eigil Andersen, Odense.

L:9,31m Brd:2,63m Dyb:1,40m
Ny motor VETUS diesel 25 hk 2007.
Nyt teakdæk 2007/08, nyt cockpit.
Pantry med 2 gasblus.
Bermuda rig, god sejlgarderobe, alt velholdt.
4 køjer, nye hynder, radio, ekkolod m.m.
Alt medfølger, -også vintertelt.
Priside 75.000 kr.

Henv: Hans Bach

Bispeengen 42, 5270 Odense N.
Tlf: 66186431 / 23672621
Email: uohb@webnetmail.dk



REPARATION & OMBYGNING BÅDBYGNINGSKONSULENT

Bådebyggeren tilbyder:

Aptering
Forsikringsskader
Skibstømmerarbejde
Totalrenovering
Snedkerarbejde

Bådudstyr
Brandsikring
Kalfatringsarbejde
Konsulentbistand

Speciale:

Forbukkede svøb –
klar til montering
Ristværk af teak og ask
Ilægning af motiver –
luger, døre, borde etc.
Kobbørsøm og klinkeskiver
Rustfri bolte, skruer etc.
Finsktjære og tjærekit – alt
til faget hørende

Savværket tilbyder:

Facongroet dansk egetræ
(lagret 8-10 år)
Lærk til klædning
(lagret 3-5 år)
Ask - elm - kirsebær -
mahogni - teak m.fl.
(alle lagrede)

SUNDSHØJ BÅDEBYGGERI

v/Arne Wahl



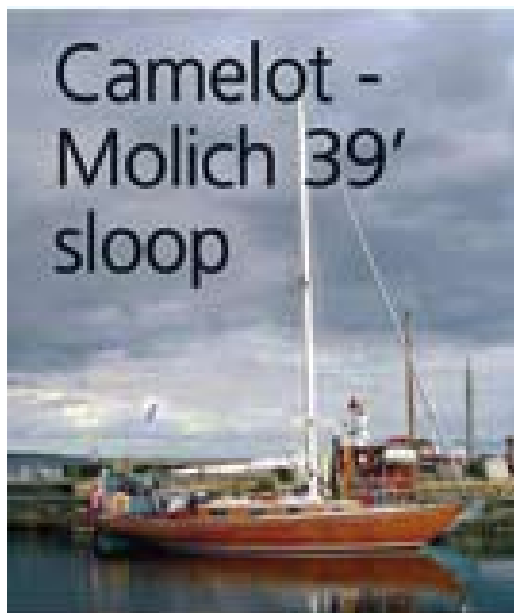
Hovedvejen 66,
Lunde - 5771 Stenstrup
Tlf.: 62263030 -
Fax: 62263040

BB 11 SÆLGES



BB 11 sejlbåd kravelbygget i mahogni, 21 fod lang sælges p.gr.a. tidsmangel
Bygget i Norge ca. 1960.
Den har de smukkeste linjer og sejler fantastisk.
Købt for 4 år siden i Sverige for 25.000 kr., jeg har brugt yderligere ca. 40.000 kr. på den, så den nu fremstår i særdeles velholdt stand. Ligger pt. i Svanemøllehavnen, Kbh.
Sælges for højeste bud over 15.000 kr.

Kontakt: Lars Danielsson · M: 24 47 68 59 · T: 45 87 93 23 · E: larrysfactory@mail.tele.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. Særdeles 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 mahogni på lamineret egespant, alle skruer og bolte er bronze eller rustfrit stål, bundstok og mastespor rustfrit stål. Dæk 15 mm teak på 10 mm finer. Skandæk, cockpit og rufsider i

mahogni. Blykøl og aluminiums-mast.

Motor: Yanmar 3 JH2, 38 HK, fersvankølet. (1993) 3 stk akkumulatorer à 115 Ah. Rullegenoa 45 m² (2004), storsejl 30 m² (1993), diverse ældre forsejl. Spilerudstyr, 2 ældre spilere 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, gasinstallations mmm.

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

Båden er beliggende hos Walsted, Thuro

Se også annoncen på DFÆLs hjemmeside

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



Fra vores hjemmesideentreprenør og stolte ejer af motorsejleren "Sylvig" har vi afluret disse stilsfærdige vintertanker:

Tænk tilbage på sommeren når du ser dette billede. Varmen fra dækket, når man tog en lur i solen, lydene af vandet der skulper langs siden... Mågerne der skriger. Billedet er fra i dag. Vi flyder. I weekenden blev der hugget is rundt om Sylvig. Nu er der så åbent vand. Når jeg kører med maskinen i bak, skubber den isflagerne videre frem under den gamle is.

Ja – lad tankerne gå til sommerens ture og minderne fra sommeren 2009. Vi ses i Sundby!

Arne Sylvester, <http://Sylvig.dk>



ISSN 1902-0163