



DFÆL·*blad*et

Nr. 106 december 2010

FOLKEBÅDE og bådfolk



Nr. 106, december 2010

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,-
Fjerdedel 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

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

Catja Beck-Berge
Kildegårdsvej 42 st.
2900 Hellerup
3511 3839, cbb@defaele.dk

Marianne Bryde Steensen
Oldermundsvej 29 st. tv
2400 København NV
Tlf. 3583 1261 mbs@f-steensen.dk

Anders Rugaard
Sølvgade 19, 5tv, 1307 København K
Tlf. 3537 3797
anders.rugaard@gmail.com

Foreningens sekretariat

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

Lokale initiativer

»Kort 112«

Bruno Jensen
AGFvej 2
8260 Viby J
Tlf 8611 5485
E-mail brj@ats.dk

»Ø-havet«, Sydfyn

Gunnar Kristensen
Odensevej 3,
Verninge
5690 Tommerup
Tlf. 6475 1631

»Kjøbenhavnske Træsejlere«

Niels Laursen
laursenniels@gmail.com

»Fjordsejlerne«

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

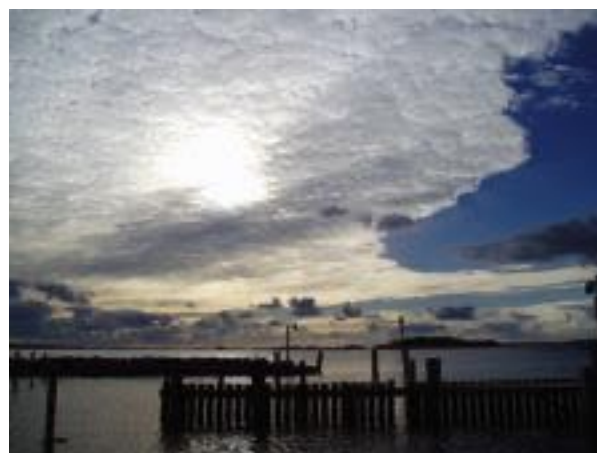
Frederikshavn Træskibslaug

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

Forside:

Folkebåden er stadig en af de største klasser på kapsejladserne

Indhold	Side
Folkebådtema	4
Peter Pan	6
FD 2 Gill	8
Den falske D2	12
Jacaranda	13
Ove Kaae	14
Forfald og bevaring	16
De første svenske folkebåde	18
Postludium – at sejle masten af	20
Båden på bordet	21
Fjordsejlerne	22
Frederikshavn: Franciska renoveres	23
Livet med træbåd	24
Månedens motorbåd	25
Organisatorisk	
Kalenderen	26
Nye medlemmer	26
Sommertræf 2011	27
Generalforsamlingen	28
Vi har mistet Poul Silberg	28
Månedens fugl	30
Sjoverknob	30
Sladrebænken: Øveballen til Roskilde	36



Mere om Folkebåden

I det forrige nummer af DFÆL-Bladet lovede vi at bringe mere stof om folkebåden i det kommende nummer, men pladshensyn gjorde, at vi måtte udskyde dette spændende emne. Det kan vi nu råde bod på, for der er så meget spændende at hente.





I så godt som hver havn i Skandinavien møder vi een eller flere folkebåde – og mange af dem af træ.

I Danmark er folkebådsklassen stadig den mest aktive kølbådsklasse – 57 år efter de første folkebådes fremkomst.

Arbejdet med at finde stof frem om folkebåden har allerede for længst afsløret, at der er rigeligt stof til at udgive en bog om de danske folkebåde, som der allerede er sket i Sverige med udgivelsen af det meget anbefalelsesværdige værk: ”Folkbåten – En modern klassiker, prægtigt illustreret og sprængfyldt af interessante og

rørende oplysninger.

Ligesom gråspurven gør folkebåden sig ikke specielt til med størrelse og smarthed. Men hvad den mangler i prangende udstyr, opvejer den rigeligt med dens fantastiske livshistorie, overraskende gode sejlegenskaber, charmerende væsen og utrolige udbredelse.

Ejet og elsket af mange – og hver folkebåd har ofte været gennem mange hænder. Det er ikke gået lige godt for dem alle – men der er nu solstrålehistorier ind imellem.

D1 "Peter Pan"

Den første danskbyggede folkebåd blev bygget som udlodningsbåd for Sejlsporens Venner. Eyvind Schiøttz skrev i "Danske Baade" fra 1962 følgende forord til digtet nederst:

Peter Pan" var Danmarks første folkebåd, bygget 1943 på Børresens værft i Vejle til Sejlsporens Venner. Den blev vundet af Helsingør Amator Sejlklub, var senere på forskellige danske hænder, indtil Peter af Rungsted solgte den til USA. Ved den lejlighed blev nedenstående sørgmuntre vise forfattet af klubvennen Ingemann Hansen, og stroferne giver udtryk for en endnu ikke afsluttet tidsperiode indenfor dansk sejl-sport.

En hilsen fra en ven i udlændighed og elendighed

Darling Peter – I will write to you et lille letter – brev,
and fortælle, hvordan det for mig går.
Skønt det nu er længe siden, at det danske sprog jeg skrev,
will jeg hope, at du understand – forstår.

Aldrig glemmer jeg de timer – du kan tro, at det var hårdt,
when I left that early morning in July.
Tænk, for hundred usle dollar de mig tog og slæbte bort,
Jonas – bigge Knud og little Karl og Kaj.

Tænk, at disse gamle Verner skulle svigte mig en dag
– ingen trøstens ord da de mig haled' op.
"Bare nu at lortet holder" var det sidste, Jonas sa'e,
da jeg hængte der på kranen i en strop.

Medens afskeds bitre vemod fyldte smerteligt mit bryst,
så foråd I jer i kroens kolde bord,
da for sidste gang jeg skimted' gennem tårer Rungsted Kyst.
when I passed it on my way to Elsinore.

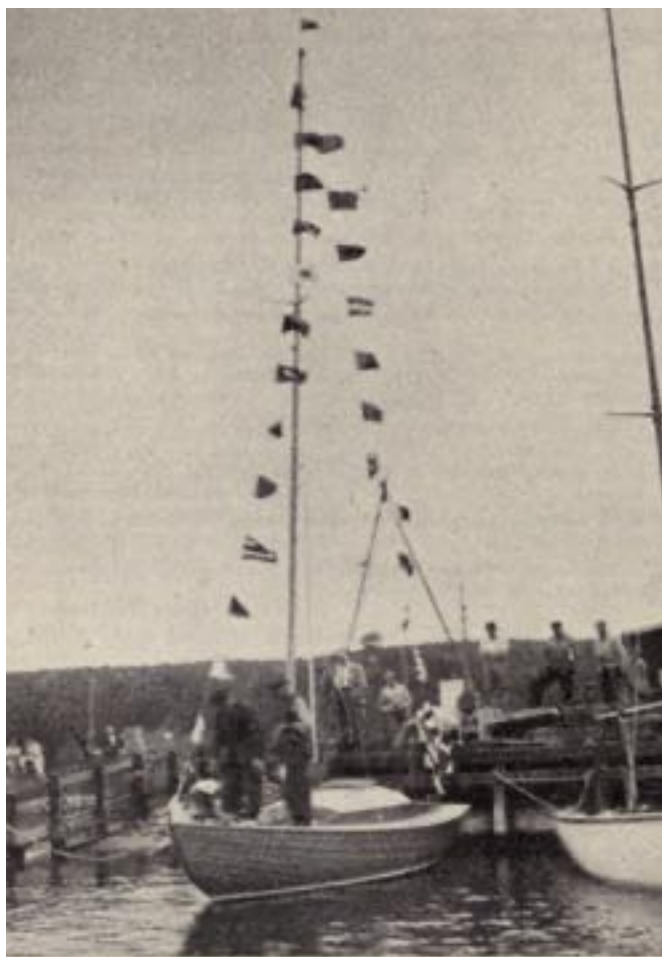
Well – now Peter – I kom safely to my place in U.S.A.,
det var drøjt, men jeg holdt ud den lange vej.
Der var mange nye steder, vi besøgte on the way,
men jeg sansed' intet – savned' bare dig.

Og nu ligger jeg i havnen – very nice – you kan forstå,
med en havnefoged' klædt i fornemt skrud.
Men jeg elsked' jo det kære rod i Rungsted, hvor jeg lå,
og at høre Bagge gå og skælde ud.

Here are mange fine både rundt omkring i havnen strøet,
og de skinner fint af rustfrit stål og lak.
Men jeg passer – kære Peter – ikke rigtig i miljøet,
og jeg savner "Strik" – "Rosita" og "Jo-tak".

Her er ofte fine ladies på visit i min salon,
og her dufter af parfume, Scotch og gin
Jeg ku' bedre li' odeuren – selv om også den var streng,
when my friends i Rungsted i mit ruf krøb ind.





Her er ingen klang af flasker with the golden Danish beer,
tænk dig, Peter – øl på dåser – made of blik,
ja, det larmer ganske grusomt, når de skåler over here,
næsten li'som i en blikkensla'rbutik.

Ofte tænker jeg på gamle da'e – da vi på langfart tog
– hvor jeg ønsker dem tilbage hver en stund.
They were happy days – o Peter – hvor i verden hen vi drog,
li' fra Humlebæk til Hven og Thurøbund.

Derfor tænkte jeg, måske at når jeg skrev til dig nu,

would ask you, Peter, om perhaps du tror,
at jeg kunne komme back again – jeg længes jo som du
hjem til Rungsted, hvor de gamle venner bor.

Tænk dig, Peter – well, I know that det er svært, min kære ven,
men hvis du sparer op og lægger væk,
så måske om nogle år jeg kunne blive din igen!
– Det kan sikkert ordnes med en dollarcheck.

Blot ved tanken – kære Peter – jubler hjertet i mit bryst,
det er drømmen, som jeg drømmer night and day.
Atter mærke Sundets bølger – atter gense Rungsted Kyst,
help me, Peter – I am lonely – far away.

Med det håb mit brev jeg slutter, og en stille bøn jeg be'r
for a happy end – just write as soon as you can.
Hils nu alle gamle venner, som jeg kender over there,
I will always be your lonely.

Peter Pan.

"Peter Pan" kom nu aldrig hjem fra USA. DFÆL's folkebådsentusiast Jørgen Heidemann fortæller, at han i 2007 kontaktede formanden for San Francisco Bay Folkboat Association, Bill Madison, for at høre om bådens skæbne. Bill Madison kunne fortælle, at han for 10 år siden havde fået en meddelelse fra ejeren af "Peter Pan" – der på det tidspunkt havde fået skiftet navn til "Old One" – at den var forsvundet fra sin mooring ved San Francisco og sandsynligvis drevet til havs – for aldrig mere at blive fundet.

Sørgeligt, men måske dog alligevel en ærefuld død for denne hæderværdige båd.

Sejl og Motor omtalte søsætningen af FD 1 i Julinumneret 1943, med ordene "Et lækkert Fartøj, der allerede har mange Tilhængere". Og i augustnummeret praler formanden for Helsingør Sejlklub, C.O. Nielsen, af at båden blev sejlet fra Fredericia til Helsingør på 22½ time – over 5 knob resulterende fart – i alle vindstyrker fra stille til 10 m/s med medløbende sø, med fuld sejlføring og "uden at tage vand over af betydning".

Danmarks ældste folkebåd FD 2 "Gill"

Igennem mange år har der været en helt fast deltager ved DFÆLs sommertræf – nemlig lystfartøjsmuseets smukt vedligeholdte røde folkebåd FD 2 "Gill" fra 1941.

Her vil mere vakse læsere af foregående artikel straks tænke "Hov, hvordan kan der være en dansk folkebåd fra 1941, når nummer 1, "Peter Pan", var fra 1943?

Forklaringen er den, at "Gill" blev bygget i Sverige i en af de første store serier af folkebåde, der blev bygget på initiativ af velhavende støtter for den nye klasse – og så siden solgt til interesserede.

Den svenske forretningsmand, Herbert Dieden, der i øvrigt også var dansk konsul, havde straks bestilt en

*Jørgen Heidemann og Carl-Ove Thor
nyder sejladsen med Gill*



folkebåd fra den første serie på 26 både fra Sverre-Varvet i Göteborg, og efter sigende var det hans søn, der sejlede båden i de første år.

Da båden senere blev solgt til en dansk ejer, fik den – netop med henblik på dens meget tidlige byggeår – det ledige nummer FD 2, og kan nu bryste sig af at være Danmarks ældste folkebåd – 2 år ældre end den første danskbyggede. Du kan andetsteds i denne artikel læse om, hvorfor der fandtes et ledigt nummer så tidligt i rækken af danske folkebåde.

Båden har været gennem en del hænder gennem årene, siden den kom ud fra værftet i Göteborg, men den sidste ”almindelige” ejer, Hagberdt Knudsen, har sendt os en herlig beretning om sine år med ”Gill” fra 1982 til 1996, hvor han overdrog den til Danmarks Museum for Lystsejlad. Her bliver båden omhyggeligt passet, så vi kan være sikre på at dette klenodie er sikret for eftertiden.

Hagberdts egen beretning fra 2001 om årene med ”Gill”

Jeg købte ”Gill” i 1982 af min kammerat Jan Munk Hansen, som er møbelsnedker. Jan købte båden i Roskilde af en Christensen, som havde den stående i sin have, hvad den bar præg af efter flere år på land. Jan blev frarådet af sin far, som selv var gammel sejler, at købe båden, da han mente, at det var en håbløs opgave at gå i gang med. Men Jan faldt for båden, da han er en type, der elsker udfordringer, så han købte båden for 9000 kr i 1971. Her blev alt maling brændt af, udvendig som indvendig, herefter blev den imprægneret i C-tox og genopmalet, og nyt lærred blev lagt på ruftaget, og nye plader blev lagt på dækket og samlingerne blev forstærket med glasfiberstrimler og malet, herefter kom der nye fenderlister og skvatlister. Jan tog desværre de gamle låger af og erstattede dem med dem der er nu; briksene har Jan også lavet.

Da jeg overtog Gill i 1982 for 34000 kr. uden at vide, at det var den ældste folkebåd, hvad jeg først fik at vide

”Gill” har i øvrigt fået plaketter for god bevaring i 1989 og 1993, altså mens den endnu var i Hagberdts eje.

Som tilføjelse til Hagberdts beretning kan man læse en lille beretning, som Hagberdt har modtaget fra en tidligere ejer, Otto Aabjerg, der sejlede ”Gill” i en årrække gennem 60’erne og 70’erne.

Kunne vi få fat på alle ejerne af bare denne ene båd, ville vi helt sikkert kunne stykke en helt fantastisk historie sammen, der viser den omtumlede tilværelse, som mangen en lystbåd har haft gennem årene. Elsket og svigtet, omhyggeligt passet, udsat for farer og besværligheder, hårde kampe på kapsejladsbannerne, fantastiske ferieture og herlige hyggesejlads.

Det er værd at tænke over, når man møder en ”ganske almindelig folkebåd” – den ville sikkert kunne fortælle historier i dagevis, hvis den ellers havde et sprog.

efter et halvt år. Jeg arbejdede videre, hvor Jan slap, da det for mig forpligtede at holde båden sejlede i fin stand.

I starten kunne jeg ikke forstå, at båden tog meget vand ind, når den sejlede på kryds, så da båden kom på land blev bunden igen afrenset ind til det bare træ, og igen imprægneret i C-tox, naglerne blev gået efter, og nye sat i, herefter blev den genopmalet, og alle bordene under vandlinien fik Prof 10 i overlapningerne, kølboltene blev spændt efter. Fribordet blev fuldsparlet med diamant spartelfarve og genopmalet, det har holdt indtil nu, jeg har kun vandslebet ganske let, og genopfrisket med fortyndet emalielak fra Sadolin, da de har den pæneste postrøde emalielak. Jeg var nu spændt på om båden nu var tæt; den var blevet bedre, men ude ved mastesporet som lå direkte på kølsvinet skruet med franske skruer løb vandet stadig ind på kryds.

Jeg prøvede igen næste forår at spænde efter, og gik nu svøbene efter. Hvor de var knækket, blev de forstær-



ket, så nu mente jeg, at den var tæt. Men ak, båden var stadig utæt. I efteråret 1984, da båden skulle på land, fik vognmanden ikke rigtig fat under kølen foran, hvad resulterede i, at remmen fik fat i stævnræet i stedet for, og så kom chokket. Kølen gable ca. 5 cm foran, og rustvand løb ud, så nu var der kun en vej: Alle kølbolte skulle skiftes; det arbejde blev færdig i foråret 85. Vi havde haft hele kølen af, og gennemgået dødræet, som var OK. Nu kunne der ikke være mere, da båden skulle i vandet i foråret 86, mente jeg.

Men jeg blev klogere!

Ugen før at vognmanden skulle komme, knækkede toppen af roret, efter det var sat på Det viste sig, at det gamle egetræ var sort indvendig og var nærmest som muld. Det var et held for mig, at det ikke skete under sejlad, så jeg købte et nyt ror hos Brandt Møller i

Frederikssund for 4000 kr.

Nu skulle en god sejlersæson begynde, men vandet fandt stadig vej omkring mastesporet, så nu var jeg skakmat. Jeg sejlede med problemet indtil efteråret 92.

I sommeren 87 gik hulkehlen på den gamle mast, som var af oregonpine, i stykker. Jeg købte en ny hos Ulrik i Rungsted for 9000 kr. Så nu begyndte lommemerterne at brede sig. I mellemtiden havde jeg også måtte ofre nye sejl og spilerstage.

Da jeg skulle sejle fra Kastrup til Middelfart i 1990, havde jeg nær mistet Gill. Jeg sejlede over Køge Bugt i let vind og kom ind i Faxebugt, hvor vinden blev meget frisk, her opdagede jeg pludselig at vandet stod helt op til dørken.

Da jeg sejlede alene, fik jeg travlt med at pumpe samtidig med at holde båden på ret kurs. Så skete der



også det, at pumpen rev sig løs, så nu var der kun pøsen tilbage. Jeg havde kun et i tankerne, at komme ind til soldaterne ved Bøgestrømmen og sætte hende på grund i det rene sand der. Mine to kammerater, som var sejlet i forvejen i en Bandholm 27, lå og ventede på mig, da deres manifold lækkede, og de mente, at jeg kunne trække dem ind gennem soldaterne, da vinden var i vest.

Jeg havde ikke haft tid til at tænke på at løfte knoglen til VHF anlægget og kalde dem, så de var noget forbavset. Jeg fik den ene af dem over og hjælpe mig, så jeg trak også den anden båd, indtil han kunne sætte sejl igen, og vi nåede velbeholden til Nyord kl 2 om natten, hvor jeg havde en stærk hovedpine.

Næste dag blev Gill sejlet til Præstø til bådebygger Poul Hansen. Hvorfor vi kunne sejle den derover var, at så længe vi ikke havde sejlet oppe, tog båden ikke vand ind.

Det viste sig at der var brugt norske spir i de nederste kølbord i 1941, noget man gjorde den gang. Alle havde ellers sagt, at når båden er med kobbernagler er der ingen fare på færde, men man kan altså ikke bruge kobber i egetræ, så derfor.

Poul Hansen slog nye spir i og kalfatrede, noget Brandt Møller kritiserede. Han anbefalede mig at forstærke med rustfri skruer, så i foråret 91 blev de nederste kølbord forstærket med rustfri skruer ind i kølsvinet, fribordet i stævnen og agter fik også nye skruer i, så nu var den side af sagen i orden.

Jeg fik Mogens Hansen med mig ude at sejle i sommeren 92. Han fandt ud af, hvad der var i vejen med utætheden omkring mastesporet. Vi aftalte, at han skulle have båden hen, når den skulle på land. Det, der skulle laves var, at mastesporet skulle op og hvile på to nye bundstokke, så trykket blev fordelt. Svøbene ved røstjernene skulle også skiftes, samt to nye røstjern. Alle bordene blev gennemgået, og der kom to nye knæ under dækket i siderne ved masten.

Året efter blev der lavet to nye hylder i sider inde i kahytten, og kølen blev afmonteret igen og fuget om, ellers var alt OK fra Mogens' side, og det viste sig også at holde stik, for nu fik jeg problemer med støvmiderne.

Da Danmarks Museet for Lystsejlads åbnede i 1996 på



Hagberdt Knudsen, som har passet "Gill" så omsorgsfuldt, indtil han overdrog den til Danmarks Museum for Lystsejlads.

Valdemar Slot, følte jeg, at det var en passende anledning for mig at stoppe. Gill havde jeg i forvejen testamenteret til museet, så vejen var ikke så lang.

Jeg er i dag glad for, at jeg har lavet den klausul, at båden skal være sejlede, så man hvert år har kunnet se båden ved DFÆLs stævne den anden weekend i juli måned.

Otto Aabjergs beretning

Jeg kan også fortælle lidt om båden i den tid, jeg havde den. Den havde ellers fået mahognyruf, men kistebænkene var lavet af massiv mahogni, men ret spinkelt lavet – som et skab med rammer og fyldinger, så en dag hvor jeg rigtig skulle hale ind i skødet og stemte fødderne mod kistebænk-siden, røg foden lige igennem, så jeg skiftede de smukke, men uhensigtsmæssige sider ud med mahognyfiner.

Båden var næsten tæt, da jeg fik den. Den havde i mange år ikke sejlet kapsejlads. Man kunne se det bl.a. ved, at den havde tunge springmadrasser med jernramme. Men jeg sejlede den i al slags vejr, også havkap-



sejlads, og i 1965, tror jeg, i det meget stormende vejr Sjælland Rundt, fik båden lidt af et knæk – blev for øvrigt nr. 5. Men båden var mere eller mindre utæt efter den omgang. Mere eller mindre siger jeg, for det var kun i hårdt vejr. Jeg forsøgte selvfølgelig alt muligt for at gøre den tæt.

Dæk og ruf blev praktisk talt tæt, men jeg forstår nu, at det der virkelig var galt, det var tæring af kølboltene, især de forreste, som jo dengang ikke blev lavet af rustfrit stål. Trænger saltvand ind, så vil det i forening med egesyren hurtigt gøre det af med jernet.

Sjælland Rundt 1966 knækkede jeg masten – det ene vant knækkede. Det var på kryds lidt syd for Stigsnæs. Den gamle mast var ellers en smuk kraftig (men sikkert også tung) oregonmast.

FD2 viste sig på trods af alderen at være hurtig og kunne dengang udmærket klare sig på kapsejlsbanerne. Mens sejlene var nye, fik jeg mange gode placeringer, især andenpladser. Engang blev det endog til en første plads og overaltsejr Hesselø rundt, i 1970.

Sagen om FD 2

Det kan nok undre, at Gill kunne få sejlnummeret FD 2, når den nu kom fra Sverige. Men båden var jo to år ældre end FD 1 ”Peter Pan”, så det var jo heldigt, at der var et hul i rækken, som den lige kunne sejle ind i.

I Sejl og Motors februarnummer fra 1943 findes en notits om en initiativrig bådebygger Gehring i Marstal, der, straks tegningerne blev tilgængelige, er begyndt at bygge en folkebåd – altså samtidig med at Børresen går i gang med ”Peter Pan”. Man har vel så reserveret sejlnummeret FD 2 til denne båd, men senere har det vist sig, at den aldrig blev klasset.

Jørgen Heidemann stødte på båden i Nyborg Havn, hvor den lå på land i en ussel forfatning – under navnet ”Røde Orm”. Han fik kontakt med Henning Blix, som havde skrevet en artikel om båden i Nyborg Sejlklubs blad i 1997, mens den lå velholdt og fin i havnen. Han fortæller, at båden blev bygget i 1943 i Marstal – af kalmarfyr på ask. Den blev altså bare 10 cm for lang og 3 cm for bred – og Blix gætter på, at det måske bare er fordi bådebyggeren har villet udnytte de dyre materialer fuldt ud. Som han skriver: Det vigtigste for ham [bådebyggeren] har været at bygge en god, solid båd.

Men det er altså sandsynligvis årsagen til, at båden ikke har kunnet blive klasset, for også dengang var man

ret strikse med, at klassebestemmelserne nøje skulle overholdes.

Så det meget lave sejlnummer har bare stået og ventet på at gamle ”Gill” kom til landet engang i 50’erne og kunne blive til FD 2....



”Røde Orm” som den så ud, da Jørgen Heidemann fandt den på Nyborg Havns oplagsplads. Det vides ikke, om båden er blevet gjort i stand – eller skrottet. Ærgerligt – båden er jo bestemt et folkebådshistorisk kuriosum...

FD 3 "Jacaranda" eks. "Helen"

Den ældste nulevende danskbyggede folkebåd.

Vores førende danske folkebådshistoriker i DFÆL, Jørgen Heidemann, undersøgte for nogle år siden FD 3's skæbne og skrev en artikel herom til DFÆL-Bladet.

Båden var bygget på Århus Yachtværft i 1946, men blev senere solgt til Tyskland som så mange andre danske folkebåde.

Egentlig blev Jørgen sat på sporet af den tidligere kulturminister Elsebeth Gerner Nielsen på et møde mellem hende og DFÆL om bevaring af de gamle lystbåde som en del af den danske kulturarv. Hun havde sejlet med FD 3 og spurgte til dens skæbne. Efter mange anstrengelser fik Jørgen kontakt med den nuværende ejer, Rudolf Schmiedeskamp, der bor ved Bremen og sejler på indsøen Weser.

Båden lever i bedste velgående, og du kan læse Jørgens beretning om den i DFÆL-Bladet nr. 92, eller læse artiklen ved at slå op i DFÆLs register under Nordiske Folkebåde "Argo" FD 3.



Ove Kaae – folkebådebygger fra Svendborg

Scene:

Drejø gamle havn, torsdag den 8. august 2009. 4 folkebåde holder ”stævnemøde” før Svendborg Classic Regatta.

Snakken går. Thomas Suwelak, ejer af den Ove Kaae-byggede F GER 252 ”Red Fox”, spørger mig, om jeg ved, om Ove Kaae’s værksted findes endnu.

Må svare, at det aner jeg ikke, men tror, jeg kender en, som gør.

Intet kunne være rigtigere: Tom Andersen (S 38 D 21, ”Saga” af Svendborg) har haft et meget nært bekendtskab til og naboskab med Ove Kaae.

Jørgen Heidemann



Red Fox på læns



”Gill” – ”Red Fox” – ”Scherzo” – ”Kokyta”

Fortællingen om Ove Kaae

Af Tom Andersen

Ove Kaae har jeg kendt, siden jeg gik med korte bukser. Han var egentlig snedker, men arbejdede som bådebygger for Henry Rasmussen og senere Aage Walsted. Han byggede både i sin fritid. Der var en lærling på værftet, Aage Birch, han byggede en drage, og det inspirerede Ove til også at bygge en drage. Den blev solgt, og han byggede en 30m² Utzon, »ROSAMUNDE«, med den blev han overaltvinder af ”Tåsing Rundt” i den første sejlads med den nye båd.

Jeg stod sammen med min far på molen ved den runde havn, da de kom klar af Skansen. Først kom

seksmeteren »CAPRICE«, og lige efter kom »ROSA-MUNDE«. Der var mange mennesker på molen, og der gik et sus gennem tilskuerne, som når der bliver scoret et mål i en fodboldkamp.

Senere blev Ove selvstændig, på et tidspunkt havde han en lærling, men ellers klarede han det alene, byggede mange fine folkebåde, juniorbåde og piratjoller.

I 1965 byggede han et folkebådsskrog, en folkebåd med motor og en folkebåd til levering til pinse. Han var bagud, og derfor satte han en annonce i avisen, vel vidende, at der ikke var en ledig bådebygger, men det var for at vise sin gode vilje overfor kunden. Jeg var lige vendt hjem efter et eventyr med en norsk tankbåd. Det var min bror Ib, der gjorde mig opmærksom, og jeg gik op for at hilse på, og det endte med, at jeg blev ansat. Det var nogle gode og lærerige måneder.

Værkstedet ved Tværvej 74 lå ikke ved havnen, men et godt stykke derfra, så bådene måtte slæbes 2,3 km gennem byen (Porthusvej - Overgade - Lerchesvej - Havnegade).

Overgade og Lerchesvej var ensrettede, så der blev kørt imod færdselsretningen.

Ove byggede en hel serie folkebåde til tyske kunder,



Billedet af transporten er taget på Lerchesvej, med Ørkildsgade i baggrunden. Det var en gammel Scania lastbil, der trak. Der blev ikke brugt ruller, men en tretommer bølgeplanke, der blev fornyet, når den blev for tynd, og der var ingen smørelse.

det var en Reimer-Sørensen, der solgte bådene. Det er derfor ikke sikkert, at »RED FOX« har et dansk nummer.

I 1969 kom Lis og jeg hjem til Svendborg efter et par år i Julianehåb, og vi købte det hus, vi nu bor i og blev derved naboer til Ove og hans familie. På det tidspunkt var han stoppet som selvstændig og var ansat forskellige steder. Vi var makkere på værftet nogle måneder, omkring ti år senere, da vi renoverede søværnets minestrygere.

Den sidste båd byggede han til sig selv af resterne fra tidligere byggede folkebåde. Den var klar i 1980. Det var ikke en udsøgt klædning, men flotte linjer. Klædningen blev limet sammen med skumlim, og da den var klædt op, renses af og pudset med sandpapir, kom han ind for at snakke »skiv«. Han glædede sig over at se de perfekte linjer. Det var et helt livs erfaring, det var flot at se, der var ingen nagler, kun skrueerne i stævn og køl, den fik navnet FD 793 »SIDSTPIGEN«. Det var den yngste datters kælenavn, hun var en efternøler, så hun var moster, da hun blev født, de var ti søskende.

Det var en hurtig båd, og han sejlede den i nogle år, men det kneb med at finde gaster, så den blev solgt til Tyskland.

Ove levede fra 06-11-1925 til 27-04-1998. Han døde af en hjerneblødning, og der gik et par år før Ella Kaae solgte huset. En søn bad mig vurdere, om der var noget bevaringsværdigt i værkstedet. Jeg foreslog, at de kontaktede museet på Valdemarsslot, hvorefter Martin Stockholm hentede et par læs, med en stor trailer. Der var blandt de ting, der kom på museet, byggeskabeloner, værktøj og et par kølmodeller – også et køl- og spanterids til »ROSAMUNDE«, tegnet i fuld størrelse, på pergamentpapir, rullet op på en rundstok og signeret ”Med venlig hilsen, Aage Utzon”.

En af kølmodellerne er der en historie om. Den lavede han på bestilling til Ole Andreasen til folkebåden »ELEFANT«. Ole er jo en stor hyggelig bamse, så han ville have kølen optimeret med vægten så langt frem som muligt. Det blev en meget hurtig båd, men konkurrenterne forlangte ommåling, og det viste, at tolerancen var overskredet, så kølen blev kasseret og erstattet med en køl fra Børresen.

Forfald og bevaring

af Villy Kongeskov Klausen

Farvel til FD 524, og FD 10 på museum

I 2004 satte bestyrelsen i DFÆL et skib i søen, som gik ud på at registrere de lystfartøjer, som var forladte og stod og gik langsomt i forfald, min opgave i mit område, som er Nordvestsjælland, var at afdække Odden Nykøbing Sjælland og Rørvig havne, og de steder i området var der mulighed efter aftale med ejerne at registrere de fartøjer som stod i haver og på sommerhusgrunde m.v..

Det var en spændende opgave, i Klint fandt vi en måge, som Simon Hansen og Henrik Effersøe var oppe og besigtige og fandt særdeles interessant. Mågen forsvandt fra området da bådebyggeren Henrik fra Nykøbing rejste til Canada, han havde i mellemtiden erhvervet mågen, som havde et lavt nummer, dens skæbne er uvis. Generelt må jeg sige at om ikke nedslående, så er det faktisk ikke lykkedes at redde nogen af de fartøjer, som jeg registrerede på daværende tidspunkt.

Ejerne finder indledningsvis, at man har noget af værdi, som man har holdt meget af, og når der viser sig en køber, sættes prisen ofte for høj, og køber forlader forhandlingerne. Langsomt men sikkert forfalder fartøjet,



Det sidste sorgelige minde om FD 534 West-Wind

da det for det meste står hen uden vedligeholdelse ofte ikke afdækket, og derfor kræver både meget tid og mange penge for en ny ejer at gå i krig med den, ligesom værdien er faldet væsentligt.

Omkring slutningen af halvfjerdserne kom en køn og velbygget folkebåd til klubben (Nykøbing Sjælland) Bøje Tommerup hed bådebyggeren, og skulle vist stamme fra Limfjorden. Båden var grøn og deltog meget i kapsejladser, også i DM som jo dengang havde en del træbåde med. Selv sejlede Lisbet og jeg rundt i min fars sidste fiskerbåd på 16" bygget i Snekkersten med røde sejl og bygget eg på eg, meget romantisk. Men vi drømte om noget større, senere fik vi en Helsingørjolle "Amanda" bygget på Aarøsund i 1976, og vi begyndte at sejle i klubben. Vi klarede os godt, og havde god kontakt til folkebådssejlerne. FD 524 var stadig en meget aktiv båd, senere skiftede Lisbet og jeg til Folkebåd FD 450 i 1987. Et lille pænt felt kunne vi mønstre i klubben med 5 træbåde og en fiberfolkebåd, men i starten af 1990'erne forsvandt FD 524 fra kapsejladsbanen. Fra omkring 1997, jeg ved det ikke helt præcist, har den stået på land uden presenning, mange har tilbudt sig som købere, men uden at opnå en aftale. Ejeren var på det sidste parat til at forære båden væk, men det lykkedes ikke.

Jeg kiggede ofte forbi FD 524 som stod forladt på havnepladsen, ting var også blevet fjernet fra båden, og man kunne se, at den til sidst var meget forfalden. I december 2009 var det slut. FD 524, var blevet skåret op med en motorsav, kun kølen stod tilbage, og mange tanker gik gennem mit hoved, både det smukke syn da hun kom til klubben, oplevelserne på kapsejladsbanen, registreringen af det forsømte fartøj, og ejeren som jeg jo kendte som et behageligt og imødekommende menneske.

Min egen konklusion omkring ældre folkebåde, er ligesom med veteranbiler: der skal forsvinde mange før de bestående får en høj værdi, og så skal de være velholdte. Det første er allerede sket.



FD 10 Helen

En anderledes historie følger nu efter med FD 10 Helen, som det er lykkedes at redde for eftertiden, dog ikke uden sværds slag med Odsherred Kommune. Kristian Jensen, som er født i 1930 i Kildehusene syd for Nykøbing Sjælland, ønskede i 2008 at afhænde sin velholdte båd. Han havde erhvervet den i 1973, så der havde kun været to ejere siden 1946. Før den tid havde Kristian sejlet BB jolle, og en del andre fartøjer, og altid været en præmiesluger i de fartøjer, hvor han sad med rorpinden i hånden.

Da min pensionstilværelse jo nærmede sig, udsprang der sig en ide om at oprette en veteransejlerskole, evt. også med andre fartøjer. Starten skulle være FD 10 og min egen FD 450, det skulle oprettes som et kulturelt projekt i Odsherred Kommune, og skulle være i Rørvig Havn, som har stor publikumstilstrømning. Havnefogeden oplyste, at kommunen havde en sagsbehandler på området, som jeg skulle ansøge.

Jeg formulerede en ansøgning, men hørte ingenting. Jeg kontaktede flere gange forvaltningen, men fik endelig at vide at den nævnte sagsbehandler havde orlov, og jeg skulle vente, og det gjorde jeg. 1 oktober 2008 havde jeg overtaget FD 10 efter Kristian Jensen. Endelig i december

fik jeg et møde med sagsbehandleren, hun mødte mig uden for sit kontor, og havde intet tilovers for projektet, alt gik galt. Havnefogeden bragte nu sagen op i brugerrådet i Rørvig, jeg ved ikke, hvordan det blev fremlagt, men brugerrådet var klart imod at nogen forsøgte at trænge sig ind "og kræve havneplads". Jeg kunne komme på venteliste efter 70 andre, som stod før mig.

Nu stod jeg tilbage med en velholdt folkebåd, som jeg ønskede skulle bevares, men reelt ikke havde nogen plads til, og kommunen havde skudt mit projekt i sænk. Jeg indgik i foråret 2009 en drøftelse med Odsherreds Kulturhistoriske Museum om, at FD 10 vederlagsfrit blev overdraget til museet. En betingelse som museet opsatte var, at der skulle være et lokalt islæt. Kristian var fiskersøn fra Kildehusene syd for Nykøbing Sjælland, og Helen FD 10 havde sejlet på fjorden siden 1973 med Kristian som skipper.

Museet sagde ja til at overtage Helen.

Nu er Helen i gode hænder, og jeg er med i den maritime arbejdsgruppe på museet. Til kommunens chef i forvaltningen svarede jeg tilbage, at jeg ikke tog afslaget personligt, men var opmærksom på at træskestykker generelt havde svære vilkår i vores havne. Mange holder af træskestykker, men få vil reelt gøre en indsats for at bevare vores kulturarv.

De første svenske folkebåde

Af Stig Ekblom

I forbindelse med folkebådens jubilæum eftersøgte nogle af de ledende medlemmer af Svenska Folkbåtsförbundet verdens første folkebåd, FS 1, der blev søsat 23. april 1942. Den blev fundet i Spanien i 1991 i en ussel tilstand, og man forsøgte at købe den på en auktion – men en spansk velhaver løb af med den. Han fik den nødtørftigt istandsat og sejlede med den. Året efter ville han sælge den for 50.000 kr., men det var der ingen, der ville give for den. Nogle år senere fik man en mail fra en anden spanier, der endda kunne oplyse, at han fået bådens første sejl fra 1942 med i købet – og at han nu var i gang med at restaurere den gennemgribende. Alt tyder altså på at denne båd – der var prototypen og blev modellen for alle fremtidige folkebåde – sejler den dag i dag, næsten 60 år efter at kølen blev strakt i Sverige.





Den nødtørftigt istandsatte FS 1, som man fandt den i 1991 i den spanske havn Benaldena, Fuengirola.

Den næstældste svenske folkebåd S2 "Jo-Jo"

Når det nu ikke lykkedes for Svenska Folkbåtsförbundets historiske konsulent Anders Olsen, som også er kendt som er en af medforfatterne til den særdeles læseværdige bog "Folkbåten – en modern klassiker" at få fat i den allerførste svenske folkebåd, så kastede han sig i stedet over S2 "Jo-Jo".

Den blev udsat for en gennemgribende restaurering, der kostede ham tre års arbejde, omkring 1500 arbejdstimer og 150.000 svenske kr.

Han skiftede kølplanken, for- og agterstævn, 7 bundstokke, 13 svøb og 35 meter klædning. Nyt dæk og ruftag – samt ny forluge og al dæksaptering. Ny mast og bom – og ror. Altså en næsten ny båd, men alt ført tilbage i originaltilstand.



Herover:

Intet under at Gorm Boa blev helt himmelfalden, da han helt tilfældigt mødte "Jo-Jo" på Utö i 2008 lige efter søsætningen. Her deltog den i "Vikingaregattan" for folkebåde og fik en god placering i kapsejladsen.

Fra venstre ses "Jo-Jo" i gang med den omfattende renovering

Derefter billede fra søsætningen i juni 2008.

3. billede: Tord Sundéns søn Sture Sundén var til stede ved søsætningen og viste den allerførste originaltegning til folkebåden – efter Anders Olsens mening er det første gang nogensinde, at denne tegning er vist frem for offentligheden.



Postludium – "at sejle masten af"



Postludium = Efterspil. ...efter en sæson, der er lige ved at være forbi

Nu er det allersidst i oktober, de fleste andre både i havnen er på land. Ligger nu lidt ensomt og prøver at fortsætte en tradition, der startede, da vi var 3 folkebåds-sejlere i Faldsled.

Det begyndte med, at da min anden sæson var ved at være ovre, og jeg begyndte at snakke om at bestille tid til optagning midt i oktober, sagde de herrer Gunnar ("Påfuglen") og Anders (plast-atrappen "Spar Knægt") : Det behøver du da ikke, vi kan sagtens sejle et stykke tid endnu på gode dage.

De har lært mig så meget andet, så hvorfor ikke ?

OK, det prøver vi så. Jo – der kom flere fine dage endnu, bl.a. havde vi et par ovenud vellykkede week-ends ud i det Sydfyenske, som vi er så heldige at være privilegerede ved at ligge ved.

Et par år hengik. Så opdagede jeg, at de to herrers både blev taget på land sammen med de andre. Forklaring? – de havde jo lært mig noget andet. Jo, men bare du har din i vandet, har vi jo stadig en båd at sejle i !

Sandt nok. Heraf udviklede sig en meget hyggelig vane med at tage os en god tur en dag langt hen på



sæsonen, når min forsikrings-periodes udløb nærmede sig.

Det kunne være "Øerne Rundt" eller – gode år – ud af "lagunen", hen om hjørnet, ud i Lillebælt og hilse "Farvel og tak for i år" til Helnæs Fyr medsamlet madpakken og – ikke at forglemme – hjemmetrukket valnøddedram fra sidste år.

Herefter hjem til havnen, direkte hen til mastekranen at afmaste. Det var herunder, jeg af Anders lærte udtrykket: "At sejle masten af".

Nu er Anders her ikke mere, og Gunnars helbred er ikke længere shipshape. Men endnu – lidt alene – hilses der af til Helnæs Fyr, hvis der bliver en god dag.

Der er tomt derude. Næsten ingen sejl – måske en enkelt tysker langt ude i bæltet.

Du er ikke helt alene

Og dog er her ikke tomt: Nørrefjorden vrirler med store flokke edderfugle, som nu og da letter og flytter sig i ganske lav flugt henover vandet. Hen over himlen grågæs på træk, lejlighedsvis mindre grupper knortegæs. Heldige dage ses den ene musvåge efter den anden i cirkellende svæveflugt højt oppe.

Turen går ud over Nørrefjorden, imod "Gabet" ved Illumø. Endnu er her tyst – lystmorderne er ikke begyndt at plaffe stakkels opdrættede fasaner derovre, selv om det udsatte løsdriftskvæg er færdig hjem til fastlandet.

Der er noget særligt over en tur på vandet i det sene efterår, når solen står ganske lavt. Bare et par håndsbredder over kimingen, lyset står fladt ind på kystbrinkerne og kaster andre steder lange skygger. Og danner flotte reflekser i vandoverfladen.

*Odense, 27 oktober 2010, Jørgen Heidemann
F DEN 506 "Scherzo" af Faldsled*

Båden på bordet

Af Barbara Zalewski, cand.mag., ph.d.

Siden Renæssancen har der stået en midterdekoration på kongelige og andre fornemme tafler. Den blev stående, mens forskellige sæt af retter blev båret ind, fortæret og båret ud igen. Dekorationerne var lavet af alle formbare materialer som papmaché, sukker og marcipan – der dog ikke skulle spises – og da man omsider kunne fremstille porcelæn i Europa, blev dét modematerialet, mens sølv altid har været meget yndet.

Da Christian IX og dronning Louise havde guldbryllup i 1892 (det foreløbig eneste i Kongehusets historie), ønskede danske storgodsejere at give dem en gave, der kunne ses i enhver forstand. De valgte en vældig borddekoration af 200 kilo sølv, kaldet Godsejerplateauet – lidt misvisende, da plateau normalt er en flad dekoration, mens denne er en opsats.

Den flere meter lange dekoration har som midtfigur en båd, der ifølge sagn og sagaer var uden mandskab, men fyldt med skatte – og bar et nøgent spædbarn på et skjold. Båden løb ind ved vistnok Lejre, og barnet blev kong Skjold, grundlægger af et dansk kongehus.

Båden er et vikingeskib – som man opfattede det i

1890'erne – i et frådende hav. Dannebrog som splitflag danner et vikingeskibssejl, et vinget væsen rækker Enevældens kongekrone ind over barnet og både her, på sidestykkerne og på de to ni-armede kandelabre tumler nereider og tritoner sig i bølgerne – den historicistiske forvirring er fuldkommen!

Kong Skjold blev stamfader til Skjoldungerne, en levende del af dansk kulturarv: hvem har ikke skrevet med de røde Skjoldungen-blyanter, med et indstemplet sølvmærke i form af et vikingeskib med bugnende sejl. De blev i 1913 lanceret af Blyantsfabrikken Viking, datterselskab af H.E. Gosch – ja, dem med Tordenskjold på æskerne!

Sagnet om kong Skjold kan læses hos Saxo, og Godsejerplateauet i al sin besynderlige pragt kan ses i bogen Hofjuveler A. Michelsen (udtales Mikkelsen), udgivet til en særudstilling på Amalienborgmuseet 2009. Den kan lånes på biblioteker over hele landet.

Foto: James Bates.

Venligt udlånt af Amalienborgmuseet



Fjordsejlerne Isefjord og Roskilde Fjord

Fra Simon Bordal Hansen har vi modtaget følgende:

Vi havde et vældig rart møde hjemme hos Peter i Holbæk den 3. november, og fik lagt lidt planer for vinteren og sommeren. Sådan lyder det:

Sommertræffet kunne vi tænke os at holde den første weekend i juni. Det er 3.-4.-5. juni i år. Og vi er enige om et træf uden de store armbevægelser. Holdepunkter kunne være:

- medbragt moleøl fredag (dem der husker det, tager deres lokale øl med).
- fælles sejltur til et sted i lokalområdet lørdag, badetur, frokosttur eller lignende.
- fælles spisning lørdag. Der tændes op i grillen og folk har selv mad med. Hygge i klubhuset.
- søndag sejler vi videre/hjem.

Træffet arrangeres af Fjordsejlerne i samarbejde med Oro Bådelaug.

Følgende aktiviteter kunne vi tænke os i vinter:

- Lørdag 27. november: Kunsten at slibe sit værktøj rigtigt. Tag høvlen, stemmejern, kniven, dine yndlingsbor eller noget helt femte med til en eftermiddag og skarpe værktøj. Vi sliber på stedet. Og det foregår hos Lars i Lynæs. Mere præcis information i næste uge!
- En folkebåd under nybygning. Hvis Ole kan få et arrangement op at stå, kunne det måske være i starten af det nye år? Hvad siger du til det, Ole?
- En eftermiddag om tovværk. Vi skal forsøge at

overtale rebslager Carsten fra vikingeskibsmuseet at lære os noget om traditionelt tovværk. Måske i februar?

- Sådan laver man sine egne blokke. Et par stykker af os gør det, og det vil vi gerne fortælle mere om. Det kan så være i marts.

*Ingen datoer og steder er sikre endnu, så hold dig orienteret på Fjordsejlernes hjemmeside:
<http://fjordsejlerne.dk/>*



En af fjordsejlerne, "Spray" fra år 1900



”Frederikshavn Træskibslaug”

Et klenodie renoveres

”Francisca” fra Aalbæk er under reparation, efter en kollision ud for Aalbæk for 4 år siden. Skibet er nu solgt til en skibstømrer, som er i gang med at reparere hende, det er et stor projekt, koster mange penge, men koster rigtig mange mandetimer, der arbejdes hver dag på skibet til sen aften, med det formål at hun er 100 % i orden og klar til foråret 2011.

Til foråret 2011 bliver dette dejlige skib, 100 år ... skriver kun hundrede år, så ung er hun just ikke, men hun er en klassiker udover det sædvanlige, flotte kurver, slank og smækker, sejler som en gudinde og ligner en gudinde.

Skibets data er:

Bygget: Southhampton af Fay & Co i 1911, dette værft blev desværre bombet under 2. verdenskrig, så intet findes, hverken gamle tegninger eller lignende. Dog er



der efter rygterne udgivet en bog på et fransk forlag, men det har ikke været muligt at finde frem til dette.

Første danske registrering: 24. April 1942, af Hotel-ejer Johannes Emanuel Pedersen, København.

Tilladelse til at føre Yachtflag den 6. Maj 1942, i.h.t. kongelig resolution af 15. August 1865. Tilladelsen kunne inddrages igen, dersom man ikke efterlevede resolutionen.

Skibets mål: Lg. 12.10 m – Br. 1.96 m – Db. 1.65 m – Totalvægt 6.00 t. – Sejlareal 65 m² samt spiler.

Motoren er en Volvo Penta MD6, som yder 10 Hk.

Bygget af rigtigt Cuba/Honduras mahogni på egespant, med smedet forstærkning.

Nuværende ejer er: Brian Leander Nielsen, Aalbæk, som havde Lillebæltskutteren ”Helle”, men som nu ”måske” er solgt til Fyn, til en anden entusiast med hang til ”old timers”.

Vi glæder os til at se hende i vandet næste forår, jeg er sikker på, at denne dag, vil mange stå på kajen og nyde hende, samt skåle og give hende et hurra med på vejen, det fortjener hun og hendes nye ejermand.

*Med venlig hilsen og tak for denne sæson
Birger*

Strøtanker om livet med en træbåd

af Anja Kiersgaard, ejer af BERGLIOT (båd nr. 1049 i DFÆL-register)

Endnu en sejsæson går på hæld og en ny sæson med indendørs sysler står foran os som ejer en træbåd.

Jeg har boet i MODESTY (nr.1077) det meste af sommeren med BERGLIOT og FLYVEFISKEN beliggende ved siden af og har overhørt utallige ”moleræsere” kommentere de tre træbåde. Kommentarerne falder i to hovedkategorier: det æstetiske indtryk hhv. den formodede mængde af arbejde og forpligtelser, der følger med sådanne både. Naturligvis giver det anledning til refleksion hos mig selv over, hvad det er, som er så dårende dejligt at have med en træbåd at gøre. Jeg kan næppe beskrive det bedre end nedenstående poetiske citat fra en kendt og elsket bog.

Citatet findes i starten af bogen. Det er forår, og den omgængelige Muldvarp tager en pause fra sin forårsrensning og vover sig ud af sit hjem under jorden – op for at søge frisk luft. Han ender ved floden, som han aldrig har set før. Her møder han Vandrotte, som bruger al sin tid i og omkring floden. Vandrotte tager Muldvarp med ud på en tur i sin robåd. De kommer godt ud af det med hinanden, de to bliver venner og tilbringer lang tid sammen, hvor Vandrotte lærer Muldvarp om ”det at leve ved en flod”.

"Is it so nice as all that?" asked the mole, shyly... "Nice? It's the only thing," said the Water Rat solemnly, as he leaned forward for his stroke. "Believe me, my young friend, there is nothing – absolutely nothing – half so much worth doing as simply messing about in boats."

"Simply messing... about in boats – or with boats... In or out of 'em it doesn't matter. Nothing seems to matter, that's the charm of it. Whether you get away, or whether you don't; whether you

arrive at your destination or whether you reach somewhere else, or whether you never get anywhere at all, you're always busy, and you never do anything in particular; and when you've done it there's always something else to do, and you can do it if you like, but you'd much better not."

"Look here! If you've really nothing else on hand this morning, supposing we drop down the river together and have a long day of it.?"

“The Wind in the Willows/Vinden i piletræerne” er en børnebogs-klassiker skrevet af Kenneth Grame. Den blev første gang udgivet i 1908. Illustrationerne i denne udgave er af Michael Hague. Bogen er et “must” på boghylden i enhver båd – læsbar for såvel børn som for voksne – og i særdeleshed FOR børn AF voksne.



Månedens motorbåd



Selma på Ribe Å

side <http://www.selma3.dk> og få mange spændende oplysninger om båden og dens historie.

Her kan også man læse de omhyggelige og særdeles lærerige beskrivelser af hver enkelt del af Jørns omfattende restaurering af båden. Billederne er så lækre, at man får lyst til at spise båden med ske, og man kan simpelthen anvende Jørns beskrivelser som en lærebog for

enhver træbådsejer.

Hvor er vi dog heldige i DFÆL, at vi rummer så dygtige medlemmer og så dejlige fartøjer.

Motorbåden Selma III, som siden 2006 er ejet af Jørn Møller og Hanne Krabbenhøft, er beliggende i Ribe. Båden er bygget i 1953 på Århus Skibsværft – i lærk på eg, med overbygning af mahogny og dæk af teak. Den er 32 fod lang og drives af en Volvo Penta BB43 på 40 HK – motoren er næsten identisk med den, som sad i den legendariske Volvobil model 444, så reservedele kan fås nemt og billigt.

Ejeren sætter en ære i netop at bevare denne motor, dels fordi den jo er bådens originale, og dels fordi den efter al sandsynlighed er

den eneste i brug i en dansk båd.

Selma III er uhyre veldokumenteret, og man kan ved at gå ind på dens pragtfulde hjemme-



Fra en usævanlig vinkel ser vi Selmas flottestævparti

Kalenderen

Fjordsejlerne: Lørdag 27. november kl. 13 hos Lars Dideriksen, Solsikkevej 5, Hundested: Kunsten at slibe sit værktøj rigtigt. Tag høvlen, stemmejernet, saven eller din kniv med.

Åben Båd – der er flere arrangementer på bedding – hold dig orienteret på DFÆLs hjemmeside www.defaele.dk

Deadline for stof til DFÆL-Bladet: 31. januar 2011

Fredericias Boat Show 25-27. februar og 3-6. marts 2011

Både i Bella 12- 20. marts 2011

Generalforsamling 27. marts i Odense Sejlklub

Sommerstævne 2011 i Odense 7. til 10. juli 2011



Nye medlemmer

JOLLY 30 m² Spidsgatter

Niels Stummann
Østersøvej 115
2100 København Ø

BLUE SHADOW Motorbåd

Kjeld Steen
Toftegårdsvej 60
4550 Asnæs

KANOK

Klaus Illum
Sønderhedevej 34
7884 Fur

SPES Ole-båd

Peter Benke
Rundforbivej 143
2850 Nærum

JONO II Spidsgatter

John Pedersen
Bygvænget 13
7900 Nykøbing Mors

PUK Halvdæks motorbåd

Jesper Mikkelsen
Erik Menvedsvej 4
6760 Ribe

KRABAT 30 m² Spidsgatter

Kjeld Hoff-Olsen
Kildebakkegårds Allé 31 A
2870 Dyssegård

HARDA 22 m² Spidsgatter

Jesper Sort
Wildersgade 60 B 4.th.
1408 København

Platgatter

Per Thamdrup
Golfvænget 8
6715 Esbjerg N

HEBE Østersøkrydster

Søren Christensen-Dalsgaard
Boller Slotsvej 9
8700 Horsens

Klar til sommertræf 2011 i Odense

Fra Bent Okholm Hansen ("Neptun") i Odense har vi fået de sidste nye tidender om Sommertræffet.

Sejlkлубben er helt klar til at gå ind i projektet med liv og sjæl, og der er allerede sat en mængde af aktiviteter i vej.

DFÆLs træf kommer til at ligge i direkte forlængelse af Odense Sejlkлубs 100 års Jubilæum, så når vi kommer med vore fine gamle både, er vi på bedste historiske vis med til yderligere at festliggøre denne begivenhed.

Men først og fremmest kan det meddeles, at der bliver kapsejls i forbindelse med træffet – så alle bange anelser i den retning kan altså hermed manes i jorden. Kapsejlsden kommer til at foregå på trekantbane ude i bredningen nord for det tidligere Lindøværft, så den nye tradition for Danmarksmesterskaber for Træbåde kan altså fortsættes ubrudt.

Af andre særlige arrangementer kan nævnes:

- tur for børn med naturvejleder til Stige Ø
- motorbådsudflugt med byvandring i Odense
- eskadresejls for alle til Odense
- motorbåds konkurrence



*View over Odense havn og kanalen.
Fra Odense sejlkлубs hjemmeside*

Vi har fået lov til at kigge i diverse mødereferater, og det fremgår tydeligt, at vi kan glæde os til et veltilrettelagt og spændende træf i 2011.

Så nu er det bare op til os DFÆL'ere at møde talstærkt op – det vil da være fantastisk, hvis vi kan fortsætte de senere års fremgang i deltagerantal.



*Kom til Odense og mød den smukke
55m² klassespidsgatter "Neptun" på
hjemmebane*



*Odense sejlkлуб – standerhejsning 1932.
Fra sejlkлубbens 75 års jubilæumsskrift*

Husk årets generalforsamling den 27. marts 2011

Generalforsamlingen bliver holdt i Odense Sejlklubs dejlige gamle klubhus på Stige Ø.

En god anledning til at besøgte rammerne for sommertræffet 2011 – det skal nok give lyst til gensyn!



Billedtekst: Odense Sejlklubs Klubhus ved indvielsen i 1929



Klubhuset blev bygget så tidligt som i 1929 og har lige fået en gennemgribende istandsættelse op til sejlklubbens 100 års jubilæum i juli 2011 – lige inden DFÆLs sommertræfs samstedes

Vi har mistet Poul Silberg

Poul Silberg sov stille ind den 7. september 2010, 60 år gammel.

Poul har været medlem af DFÆL, næsten siden foreningen startede, de sidste mange år som revisor, dette job passede Poul med stor entusiasme i mange år.

Poul var trofast gæst ved alle sommerstævnerne i de sidste mange år, han troppede altid op med computer og printer klar til at holde styr på deltagere.

Inden Poul blev ramt af en blodprop i 1993, var han medlem af bestyrelsen og redaktør af bladet.



Poul levede og åndede for sejlsport og var medlem af KAS og tilbragte en stor del af sin tid her. Ugen før sin død sås han hver dag ved Spækhugger DM i Sejlklubben Sundet.

Æret være Poul Silbergs minde.

En TAK

Jeg vil gerne på mine og min families vegne, sige tak for den venlighed, som I har vist Poul igennem de år, han har været sygdomsramt.

Stor hilsen
Grethe og Helge Silberg.

DFÆL-Shoppen

Her er nogle af de lækre varer der kan købes i DFÆL-Shoppen, du kan se flere varer i DFÆL-bladet nr. 102, som du også kan se på hjemmesiden.



Bestilling fra DFÆL-shoppen

Hermed 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

Månedens fugl

Klyde

Recurvirostra avosetta

Klyden er en stor vadefugl, let at kende med sit unikke, opadbøjede næb og skinnende hvide fjerdragt med sorte tegninger.

Den yngler i kolonier, men ses også i nogen afstand fra redestedet, hvor den fører næbbet fra side til side for at skumme vandet for smådyr. Som indledning til yngleperioden, kan man være heldig at se klyder optræde med gruppedans.



Foto: Ole Krogh

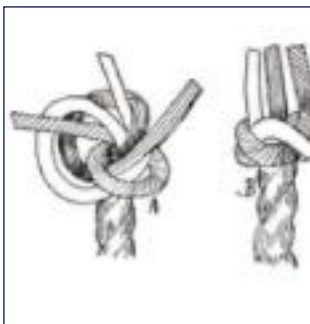
Sjoverknob

Lav et pænt knob for eksempel på linen til pøsen.

Hver kordel går under de to andre, og der kommer én kordel ud hvert sted. Inden knobet kan anvendes sys en takling tæt på sjoverknobet.

Hvis du ønsker, at knobet skal fylde mere, kan du lade kordelerne følge den næste kordel hele vejen igennem en gang til. Dette kaldes så et dobbelt sjoverknob.

Fra Jens Kusk: Håndbog i praktisk Sømandsskab



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



30 m² Utzon-spidsgatter Iduna af Holbæk

Hun er en klassisk Utzon 30m² spidsgatter, solidt bygget lærk på eg, velsejlende, med original aptering og i god stand. Bygget i 1938 af bådebygger Jens Laursen, Struer. Båd nr. 0382 i DFÆLS bådregister.

2004- 2006 gennemgik hun en større renovering. Tidligere har hun fået skiftet kølboltene til rustfrit stål og fået fornyet de to nederste bord i hver side. Der medfølger: 2 storsejl, et stormsejl, 2 fokke, en genua og en spiler samt tilhørende skøder. Lanterner, kompas, kockpittelt, anker med forfang og line, fortøjninger og fendere, to gasblus, ur og barometer. Motor: Vire 12 hk.

Jeg må sælge Iduna, fordi jeg har købt en større båd.

Prisidé 40.000 kr.

Henvendelse: Peter Blumensaadt

Ranunkelvej 14 · 4300 Holbæk · Tlf. 5944 4507/mob. 2329 0931 · e-mail: pblum@privat.dk



Anna Lisa sælges



Mere info og billeder på: www.annalisa.skanor-falsterbo.com

Anna Lisa, tegnet af Olle Enderlein, er bygget i mahogni på eg i 1950 på Bragevarvet i Norrköping, Sverige.

Komplet udstyret til langtur

Mål: L. 10,2 x B. 2,3 x D. 1,6 meter

Mahogni på eg - hvert tredje spant i galvaniseret jern. Teakdæk (1998). Aptering i massiv mahogni/teak. 4 køjepladser. Toilet i forpeak

Komplet ny el- og motorinstallation 2008:

Beta Marine 14hk ferskvandskølet diesel med 40A generator

Pris 155.000 kroner

Thomas Veber

email: post@thomasveber.dk

+46 (0)70 164 00 17



Længde	28 fod
Vandlinje	8,13 m
Bredde	3,10 m
Dybgang	1,32 m
Displacement	5,14 Brt.
Køl, lang	1,3 t bly
Storsejl	25 m ²
Rullegenua	26 m ²

Skarven

Lynæs 28 Træbåd i fantastisk stand.
OU3323

Årgang 1973 Byggenr. 53

Værft: Tom Jeppesen Hundested
Byggemateriale Lærk på eg.
Kobberlinket.
Motor Nanni diesel 3 cyl. 27 HK. Årgang 2001,
401 time.
Skruer 3-bladet.

Selvstyrer, Ekkolod, log, SP VHF.,
Søtoilet, kogeapparat gas.

Teakaptering.

Super velholdt Lynæs 28. Står i blanklakeret træ
med teakdæk. God sejlgarderobe og særdeles fin
ferskvandskølet motor, kun kørt 410 timer.
Båden står i original lærk på eg, bygget på Tom
Jeppesens værft i Hundested.
Bygge nr. 53, kobberlinket.
Cockpittet har fuld teakaptering. Skal ses.

Ligger i Sejlklubben Frem, Gammelsø 49,
5000 Odense C

Pris 215.000 Kr.

Kontakt: Bent Hofmann
Hvidkløvervej 21
5210 Odense NV

Mobil: 22383210
Mail: b.hofmann@glenten.dk

Lynæs spidsgatter sælges



Bygget af Tom Jeppesen, Lynæs, 1971
22 fod, eg på eg, nyt teakdæk, nye sejl,
nyt tovværk.
4 køjepladser, 6 hk Yamaha udenbordsmotor,
Geonav kortplotter. Meget ekstra udstyr
medfølger.
Længde 6.40 m, bredde 2.45 m, dbg. 1.20 m
depl. 2050 kg (830 kg blykøl).

Storsejl og fok fra North Sail 2010, stormfok
og klyver, samt to spillere af lidt ældre dato.
Sprayhood og cockpittelt. Kraftig bådvogn.
Vinterstativ med faconskåret pressenning.
Centerløftefrog, bruceanker, solcelleoplader,
2-blus Origo spritapparat, samt alt andet
udstyr til sejklar båd. (Vi skal ikke have båd
mere)
Velholdt af samme ejer i 35 år.

Pris. 146.000 kr.

Henv. Henrik Alling 25712323



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.
Kobbersøm 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

Sejlkart klenodie: 26 m² spidsgatteren Kanok.

Utzon 26 m² klassespidsgatter, type Havfruen. Bygget på Århus Yachtværft 1936.

Lærk på eg.

L= 6,68 m, B= 2,12 m.

875 kg blykøl. Kølbolte: 2 nye i rustfrit stål. 3 i sømetal.

Masttop-rigget efter tegning af Utzon i 1965.

Meget velholdt. Helt tæt i skrog og dæk, også ved søsætning om foråret.

Indenbords 2-cylindret Göta 2-takts-10 HK-benzin-motor 1990, nyrenoveret 2006.

Ny rullefok/genua 2009 (ses ikke på billedet). Storsejl fra 2001.

Ældre stormsejl, spiler og bomtelt.

Ny cockpit-presenning og ny bompresenning (marineblå).

2 køjer m. nye marineblå hynder og rygstød i smukt apteret kahyt.

Originale Utzon-tegninger af skrog, rig og sejl.

Samme ejer siden 1982.

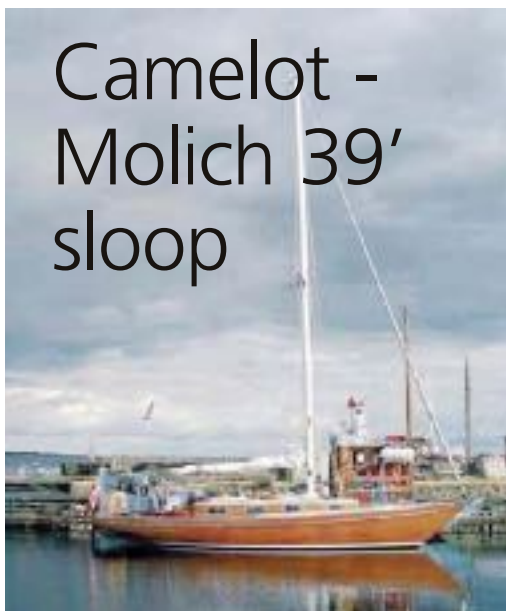
Kan beses i dens vinterhus v. Fur Bådebyggeri.

Pris: 47.000,-

Henvendelse: Klaus Illum, Fur.
97 59 34 64, illum@post1.tele.dk



Camelot - Molich 39' sloop



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

mahogny. Blykøl og aluminiums-mast.

Motor: Yanmar 3 JH2, 38 HK, fersvandkølet. (1993) 3 stk akkumulatorer à 115 Ah.

Rullegenoa 45 m² (2004), storsejl 30 m² (1993), diverse ældre forsejl. Spilerudstyr, 2 ældre spillere 85 og 110 m² 4 stk Molich bronzespil ved cockpit, 3 spil på mast.

15 kg CQR anker med kæde, ankerspil, extra anker.

VHF- SP »Sailor« RT 2048, redningsflåde RDF.

GPS-Leica/AP, ekkolod- Autohelm, 2 kompasser, Selvstyrer-Autohelm. Dobbelt log og (defekte) vindindstrumenter (Brooke & Gatehouse). Toilet- bronze/porcelæn, gasinstallation 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



En solstrålefortælling i en mørk tid

I denne tid, hvor dejlige træbåde ellers har det med at gå til, er der lige sket et lille mirakel.

Sundby Sejlklubs hæderkronede gamle skolebåd ”Øveballen” trængte efterhånden til nogle reparationer, som man ikke selv kunne klare. Der var ikke stemning for at få det udført professionelt med deraf følgende omkostninger. Så båden, der egentlig blev døbt ”Saltholm” da den trådte i tjeneste i 1937, blev stående i skoleteltet sæsonen over – og har nu stået der et par år.

Der har været tanker fremme om at den smukke båd skulle skæres til, så den kunne bruges som bar i klubhuset, men det udløste et ramaskrig over havneområdet. Omkring 2500 elever har gennem de 70 år erhvervet deres duelighedsbevis hos ”Øveballen”; der er grænser for hvad man kan byde en sådan autoritet.

Sagen kom dette blads redaktør for øre, og denne henvendte sig til den meget aktive maritime produktionsskole, der bor på museumsøen ved Vikingskibsmuseet i Roskilde.

Her så man straks mulighederne i at ”Øveballen” kom til Roskilde og blev

øvelsesobjekt for eleverne. Dels kunne reparationen af båden blive en praktik for kommende bådebyggerlærlinge, dels kunne båden blive øvelsesfartøj for elevholdene på produktionsskolen.

Da lederne og eleverne fra skolen kom ud til Sundby for at bese fartøjet, udbød den ene leder, bådebygger Ole: ”Hvorfor vil I dog skille jer med denne smukke båd?” – og sagen var klar, også eleverne var begejstrede.

Så nu kan vi altså glæde os over at ”Saltholm” med kælenavnet ”Øveballen” i mange år fremover vil kunne ses boltrende sig med bugen fuld af nye glade elever – nu på Roskilde Fjord.



”Øveballen” alias ”Saltholm”, som den tager sig ud på Sundby Havns bedding, der for øvrigt også lige er blevet reddet fra udslettelse takket være en kreds af træbådejere, der finder dens fortsatte anvendelighed værdifuld – ikke mindst for træbådene



ISSN 1902-0163