



DFÆL·*bladet*

Nr. 107 marts 2011



NIRVANA
tilbage
til livet

Nr. 107, marts 2011

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,-
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.tv.
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:

Nirvana er på vandet igen

Indhold

Nirvana genopstået i Sæby	4
Sommertur i Juvel	10
Hvem kan bygge 10 folkebåde	13
Skibsbevaringsfonden	14
Fjordsejlerne	15
Sejladser på Svendborg Sund	16
Kjøbenhavnske Træsejlere	16
DFÆL på bådudstillinger	18
Carita-loggen	20
Kendingsbog 1937	21
Månedens motorbåd	22
Mere om folkebåde	22
Båden, havet og farven ultramarinblå	24
Månedens fugl: Havlit	25
Baltic classic Circuit	25
Red en klassiker	26
Havnens Dag i Horsens	28
Svendborg Classic Regatta	28
Månedens knob	29
Vi har mistet Gunnar Kristensen	29
Foreningsstof	30
Kalenderen	30
Nye medlemmer	30
Sommertræf	31
Generalforsamling	32
Åben båd	30
Linoliemaling	32
Spidsgatter eller?	36



– Det kan godt være,
at du ikke kommer til
at se så meget til mig et
stykke tid

Det var Henriks ord til Connie, da han glad fik kørt "Tjalfe"
– som båden dengang hed – hjem til haven i Hjørring.

Af Stig Ekblom

Henrik havde set båden på DFÆLs hjemmeside – under projektbåde – og havde forelsket sig i den. "Man kan godt sige, at jeg forelskede mig i et billede, og så fulgte der et skrog og en rig med", som Henrik siger.

Men billedet er, som forsiden af bladet viser, blevet til en rigtig båd. Og en båd, der imponerer, både ved sine former og sejlegenskaber – og ved bevidstheden om det kæmpe arbejde, dens ejer har investeret i den.

Ved træffet i Sundby 2010 lå der pludselig en "Nirvana" ved siden af Gorm Boas "Nirvana" – og mangt en forbipasserende forsøgt at få slået nogle ord ud af Henrik,



*Det forføreriske annoncebillede på DFÆLs hjemmeside under "Projektbåde".
Henrik blev forhekset, og det forstår man da så vel*

der med sit jyske sind ikke er sådan at få til at plapre løs mellem de ordrige "Djævlø-boere". Fik man hul på bylden, tegnede der sig hurtigt et billede af en mand, der kan noget – og som virkelig har fået noget fra hånden i de to år, båden stod hjemme i haven og dominerede det lavtbyggede parcellhuskvarter. "Man kunne se den rage op flere veje væk", fortæller Henrik.

Da "Tjalfe", som den dengang hed, blev hentet af kranvognen i Kalø Vig i januar 1987, havde den stået på land i 4-5 år efter at have været en tur til bunds i havnen. Der var lavet nogle reparationer på klædningen – dog manglede der endnu en stump bord omme ved rorstævnen, og spanter, bundstokke og aptering så ikke for gode ud.

Den gamle ejer var kørt død i den og ville gerne have

Den gamle ejer havde fået en lokal træmand til at udskifte det nederste kolbord. Man havde valgt at gøre bordet 10 mm. tykkere for at øge styrken. Henrik kunne nu ikke holde ud at det skulle sidde der og rage ud, så han undersøgte alle skruerne 10 mm og huggede alt det overflødige træ bort med en skarøkse. Man aner at Henriks far var bådbygger. Men Henrik er nu selv maskinarbejder, så det er mere metal, han er vant til at bearbejde



Den øverste bordgang er blevet udskiftet hele vejen rundt – heller ikke uden udfordringer. For at bøje bordene lavede Henrik sig en svedekiste af forskallingsbrædder

den overdraget til kærlige og faste hænder. Som sælgeren Søren Noe-Nygaard skrev i annoncen: ”Skrog, stående rig, løs indergarnering og vinterstativ foræres væk for 5000 kr. eller sejltur, når skibet kan sejle igen”. Så var båden Henriks.

Henrik fik solgt sin gamle båd, Carstensen-spidsгат-teren ”Marianna” – den kom til Hou – så nu kunne han kaste alle kræfter ind på renoveringen af ”Tjalfe”.

Listen over reparationerne er lang. Her kan nævnes:

Nye røstjern, udskiftning af de sidste 5 kølbolte (4 var skiftet), hele øverste bord hele vejen rundt, og enkelte andre bord, mange reparationer eller udskiftninger af spanter (over 6) og flere bundstokke. Henrik kunne ikke dy sig for at fjerne et rustent stykke fladjern over den forreste bjørn – og så kun fordærv indenunder. Begge bjørne blev skiftet.

Det massive plankedæk blev afmonteret og afhøvlet for at blive sat på igen og kalfatret/fuget efter reparation af dæksbjælker og bjælkevæger. Udskiftning af apteringen næsten overalt, dog har han genbrugt så meget som muligt – og så naturligvis renskrabning og oplakering af alt blankt, og kalfatring, spartling og maling af resten.

Det oprindelige toilet har han fjernet, så der slet ikke er noget mere. De gamle skotter var ædt op af saltvand og er udskiftet.



Spanterne står tæt i ”Nirvana” og der er mange. Der var også en del, der måtte skiftes eller repareres, men som det ses, er det gjort med stor omhu. Aner vi et kig ud til haven gennem bordgangene i højre side af billedet? En båd bliver tør og forbanket, når man ligger og reparerer gennem så lang tid. Men Henrik kan slå fast at båden er så tæt som en rigtig træbåd bør være – også nu efter at have sejlet med den i 2 sæsoner



De gamle rustne røstjern og de gamle jernnagler blev udskiftet med rustfrit stål. Rusten havde været hård ved træet og klædningen, der hvor de sad



Svedekisten, som Henrik selv byggede. Først lavede han dampen med en gryde over et bål, men han fandt ud af at en elektrisk kogekande med blokeret termostat var meget mere praktisk og ligeså effektiv. Hans tommelfingerregel er een times dampning pr. tomme tykkelse, så ved vi det



Før Henrik fik kørt båden hjem til haven, havde han adviseret naboerne, som ikke havde noget at indvende. Men de har nok fået et chok – og havde nok heller ikke ventet at skulle se på den store, mærkelige bygning i 2 år. Bådhuset kunne ses flere gader borte. Et kig hen over ruf og stævn – og ned på naboens hus

Henrik har klaret hele arbejdet alene – han tør slet ikke tænke på hvor mange timer han har brugt.

”Det var en stor fordel, at jeg havde båden hjemme i haven, så kunne Connie jo bare kalde på mig, hvis hun havde brug for hjælp, og så har man alt værktøjet og materialer lige ved hånden”, siger Henrik.



Det lille elegante doghouse er ifølge den tidligere ejers udtalelser kommet til engang i 50'erne og er udført under Bergs anvisninger. Det giver plads i nedgangen og masser af lys til kahytten

Han havde ved overtagelsen sagt: ”Det kommer til at tage mig to år, det her” – og det gjorde det.

Når han i dag ser på sine billeder af projektet, tænker han: ”Hold da op, hvordan kunne det dog lade sig gøre?”

Men et af hans fortrin må være det mod og tålmod, han er gået til opgaverne med. Som han selv siger: ”Det er vel noget med at kunne se muligheder. Først at prøve eet – nåh, det kunne ikke lade sig gøre – og så at prøve noget andet. Og så videre....”

Da båden blev søsat i 2009, var alt det elektriske ikke klar endnu, så det tog nogen tid, før den første tur kunne foretages. Der blev ikke sejlet meget dette første år, men efter mange forberedelser kunne den første tur til Læsø sammen med datter og svigersøn endelig gennemføres. Båden viste sig at sejle fantastisk – som om den er skabt til Skageraks bølger. Henrik siger med stolthed: ”Den banker aldrig pæle, men sejler lige igennem søerne, der er altid fart i den.”

Det er meget nemmere at sætte sejl på ”Nirvana” end på den noget mindre ”Marianna”. ”Jeg starter bare med

Et skönt og sikkert lidt bævende øjeblik: Første søsætning efter 2 års gennemgribende renovering. Og hvilket smukt syn.

Man forstår Henriks stolthed, når man her ser, hvor smukt "Nirvana" fremstår efter restaureringen.

De to cockpitkarme var ikke lige høje – der var en hel tommes forskel – så de blev passet til. Siddeplanken på cockpitkarmen, der jo også bærer spillene, blev afstivet med teakknæ på cockpitkarmen i stedet for de tidligere støtter ned til dækket. Henrik har haft hele det massive teakdæk af og repareret diverse dæksbjælker. Han har hoolet dæksplankerne af og sat dem på igen – og båden er næsten ligesom ny

at sætte mesanen, så styrer den sig selv. Jeg behøver slet ikke at gå ned til roret, for jeg har sat alle sejl", fortæller Henrik.

Som før omtalt hed båden "Tjalfe", da Henrik købte den i Kalø Vig. Men han havde ikke haft den længe før han opdagede at den oprindeligt havde heddet "Nirvana" og var mest kendt under dette navn. Så det har han valgt at gendøbe den. Det hed den også, da den blev bygget i 1938 hos H.P. Petersen i Nyborg til farmaceut Bay Berggren, også fra Nyborg.

"Nirvana" har været hæget godt om gennem årene, så Henrik har fået en del dokumentation med. De tidligere ejere har åbenbart været rigtig aktive i DFÆL og deltaget i mange træf gennem årene, så mange har kendt dem og båden.

Henrik blev iøvrigt ringet op af en af de tidligere ejere, Steen Veidinger, her lige ved juletid – han har haft båden fra 1982 til starten af 90'erne sammen med Ole Hallgren.

Steen Veidinger kunne fortælle, at

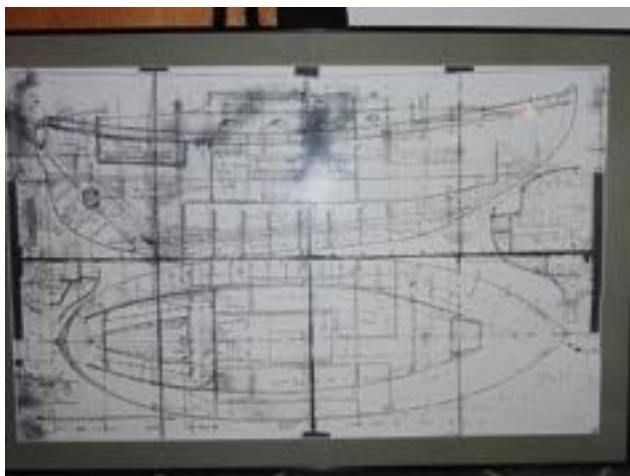
→





"Nirvana" har været noget af en linselus – optræder i og på en del skrifter. Således på bagsiden af en af DFÆLS udgivelser – måske et gammelt fartøjsregister? Læg mærke til at båden fører flyving jib oveni de mange andre sejl – altså 5 sejl ialt. Og her på forsiden af Sejl og Motor fra 1982

"Nirvana" faktisk har et vist medansvar for at Marselisborg Havn blev bygget. Der var ikke plads nok til den i Århus Havn, så Steen gik sammen med en kreds af bådejere i gang med at arbejde for at planlægge og gennemføre etableringen af en ny havn for Århusområdet – og det lykkedes som bekendt.



Henrik er så heldig at have en kopi af Bergs gamle byggetegning – klæbet op på plastic. Berg brændte jo ellers alle sine tegninger, så dette er ikke mange forundt



Her har journalisten fra en ukendt avis også haft et særligt øje til "Nirvana" ved DFÆLS træf i Kerteminde – med en kort beskrivelse af hyggen ombord – og bådens glade ejere

De tidligere ejere har haft godt øje for at fremskaffe og bevare bådens historik. Således har Henrik fået flere gamle tegninger og mange oplysninger med – og kopier af forskellige skrivelser, hvor "Nirvana" har optrådt.

Fra historikken kan nævnes:

I 50'erne er båden ifølge den tidligere ejer ombygget under Bergs vejledning med doghouse, øget køl og rig til 50m². Her må klyverbommen også være blevet sat på, den var der nok ikke oprindeligt – det fremgår i hvert fald ikke af blåtrykket af rigtegningen.

Også et gammelt blåtryk med rigtegningen har Henrik – et rent klenodie, som Lystfartøjsmuseet må sukke efter at få fingre



Kølvægten er forøget med noget nær 400 kg, og dermed er det oprindelige dybgående blevet forøget fra 1.40 til 1.65 m.

Båden er oprindelig blevet bygget med lønning, som altså har fået fribordet til at virke højere, men Henrik antager at spant-enderne - der jo fortsatte op gennem skandækket - måske er blevet dårlige, så man har valgt at skære dem af og derfor har taget det øverste skvætbord af. Motoren er en 22 hestes Albin AD21 fra 1969. Før denne har der vist siddet en Albin AD2, som var forgængeren for den nuværende model. Henrik Nielsen er ikke klar over om båden oprindeligt er tegnet og bygget med motor - det kunne se ud på tegningen som om den er ført til

senere, men det kan være et rent tegningsteknisk spørgsmål.

Da båden var sejlklar og gennemprøvet, levede Henrik op til statutterne i overdragelsesforretningen fra Kalø Vig og inviterede den gamle ejer med på Limfjorden Rundt, hvor de så samtidig kunne beundre de gamle træskibe, der gennemførte deres årlige race samtidig. Det blev en dramatisk tur med frisk vejr - og dejligt at få en masse tips af bådens tidligere ejer, Søren Noe-Nygaard.

Henrik er helt sikker på at han kommer med "Nirvana" til træffet i Odense, så vi glæder os til gensynet - og til at se den nye klyverbom og måske et nyt storsejl?

Nirvana på vej gennem Limfjorden under Limfjorden Rundt i 2010 for spilet fok. Der er ikke noget storsejl oppe - for det blev revet i stykker. "Jeg kiggede på de store sejlskibe, der gik for fulde sejl, og så tænkte jeg at det kunne vi da også", fortæller Henrik. Men det blæste altså voldsomt - nok indimellem over 20 m/s - så storsejlet flængede, og ved hjemkomsten kunne Henrik konstatere, at klyverbommen var flækket.

Så ved han hvad denne vinter skal bruges til - og dermed må et nyt ror vente til næste år...

"Nirvana" eks. "Tjalfe" opr. "Nirvana"
Byggeår: 1938
Konstruktør: G. Berg
Bygget af: H.P. Petersen Nyborg
Længde 8.51
Bredde 2.79
Dybgående 1,6
Displacement ukendt

Ketch 50 m²
Sejlmærke: S50 D1
Motor: Albin AD21, 22 HK fra 1969
Skrog: fyr på eg
Dæk, ruf og doghouse: massiv teak
Master og rundholter: oregon
Rig: rustfri



Sommerferietur til Stege i Nordisk Krydser, Juvel

I 2009 havde jeg aftalt med Anne – min datter på 15 år – at hun og jeg skulle deltage i Dansk Forening for Ældre Lystfartøjers sommerstævne, der skulle afholdes d. 8. – 12. juli i Stege.

Vi har gennem et godt stykke tid haft denne fine beretning fra Carl Bisgaard liggende – men på grund af de store stofmængder har vi ikke kunnet finde plads til den i bladet. Nu må det være – og så må andet vige. Vores blad er begrænset af sit format – bliver det tykkere, stiger portoen voldsomt, og det er der ikke økonomi til. Længere beretninger vil med tiden blive lagt ind på DFÆLs hjemmeside, så intet stof kommer til at gå tabt. Hvis du allerede har indsendt beretninger eller andet stof til os, så skal det altså nok komme til, og har du lyst til at skrive noget, så hold dig ikke tilbage. Vi bringer her den første del af beretningen.



Juvel i frisk vind på vej mod Storstrømsbroen og med Madsnedø i baggrunden. Foto Jørgen Heidemann.

Planen var, at vi ville tage af sted i god tid, så der var tid til at blæse inde undervejs. Desuden var det også aftalt at vi ville følges med Jørgen og Jens Christian i Folkebåden Scherzo.

Dag 1

Da vi var inde i en periode med godt vejr besluttede vi at tage af sted fra Faldsled allerede lørdag formiddag og gøre en lille afstikker til Ærø på vejen. For at have lidt ekstra selskab havde Anne inviteret sin veninde Catalin med.

Vi hentede Catalin ved 10-tiden om formiddagen og fik samtidigt klaret den sidste proviantering, hvorefter vi kørte ned til båden og fik stuvet alt ombord. Lidt før 12 var vi klar og forlod havnen og så gik det ellers på kryds i en god jævn vind ud gennem Sønderfjorden. Da vi nåede ud til Illum aftog vinden, og vi sneglede os kun langsomt ud forbi Bøjden og Sønderhjørne i det fine solskinsvejr.

Ud for Lyø friskede det heldigvis op igen, men klokken var alligevel blevet så mange, så vi blev enige om at "nøjes" med at sejle til Søby i stedet for Ærøskøbing som først planlagt. Sidst på eftermiddagen anløb vi Søby og fandt efter lidt besvær en god plads mellem et par andre både.

Dag 2

Næste morgen stod det på friske rundstykker, hvorefter vi tog af sted. Planen var at nå til Lundeberg, hvor vi havde aftalt at mødes med Scherzo og desuden skulle sætte Catalin i land.

Det blev atter en solrig dag uden ret meget vind, men heldigvis var vinden med os det meste af dagen. På grund af lidt solstik gik skipper til køjs, efter at have forklaret at vi skulle sejle syd om Drejø og gennem Høje Stene løbet til Svendborgsund.

Midt i Høje Stene løbet overhalede vi en Folkebåd, men da vinden nu flovede helt, varede det ikke længe før de startede motoren og passerede os. Lidt senere kom der dog igen lidt luft, og vi blev nu grebet af lidt kapsejladsefer og overhalede atter folkebåden. Så gik det ellers gennem Svendborgsund – selvfølgelig med modstrøm – og ud omkring Thurø Rev bøjen og mod Lundeberg.

Da vi nærmede os Lundeberg, oplevede vi det pudsig, at vi sejlede bidevind mod Lundeberg samtidigt med at både, der sejlede modsat kurs af os, men lidt længere ude fra kysten, også sejlede bidevind. Vi forbedrede os derfor på et vindspring, hvilket også kom kort tid efter.

I Lundeberg fik vi med lidt besvær kilet os ind mellem et par motorbåde i den runde del af havnen.

Ulla havde ringet og sagt, at hun ville komme med middagsmad og samtidigt hente Catalin. Det varede ikke længe før Ulla kom, og hun medbragte en dejlig sammenkogt ret, så det måltid kom vi jo nemt til.

Senere på aftenen ankom Scherzo. På grund af problemer med hulkehlen på masten var de først kommet fra Faldsled ved middagstid.

Dag 3

Uden at forhaste os lykkedes det at komme af sted kl. 10.30. Dagens mål var Dybvig Havn på Fejø. Efter 1½ time var vi dog kun nået til Lohals, så det så ud til at kunne blive en lang dag. Da vi rundede nordspidsen af Langeland, samlede der sig pludselig nogle meget mørke skyer, og i løbet af nul komma fem skiftede vejret fra stille solskinsvejr til frisk vind med regn og torden. I de kraftige byger blev sigtbarheden stærkt nedsat, hvilket ikke var så rart, da vi jo lige skulle til at krydse T-ruten. Så når regndisen lettede lidt mellem bygerne, gjaldt det om at tage bestik af hvilke store skibe, der var på vej, og vi måtte da også slå et slag for at gøre det klart for et af de forbipasserende skibe, at vi nok skulle gå af vejen.

Efter et par timer klarede det heldigvis op igen, og den friske vind holdt sig så tilpas, at vi lige netop kunne holde vores kurs på bidevind direkte sønden om Fejø. Sidst på eftermiddagen rundede vi Fejøs sydlige "hjørne" og kunne holde mod nordøst. Det varede ikke længe, før vi var ud for den meget smalle sejlrende ind til Dybvig Havn. Vi rullede fokken ind, gjorde fortøjninger klar for og agter og forberedte en hurtig bjærgning af storsejlet, straks når vi kom ind i yderhavnen, hvor det lige netop med dagens vindretning ville være muligt at dreje båden i vinden et kort øjeblik. Mens jeg bjærgede storsejlet spottede Anne lige en plads langs kajkanten og styrede



ind til denne på vores opskud. Pladsens længde var lige i øjet, så vi fik fortøjet og fendret godt af i en fart, så der var klart til at modtage Scherzo.

Med Scherzo godt fortøjet langs ydersiden blev det tid til skafning. Menuen stod efter Annes ønske på lune tarteletter med hønsekødsfyld og til dessert en gammeldags isvaffel fra havnekiosken.

Herefter tilbage til båden til aftente og -kaffe og så til køjs.

Dag 4

Vi planlagde sammen med Jørgen og Jens Christian at dagens mål skulle være Gåbense lige øst for Storstrømsbroen på Falstersiden. Da farvandet mellem Fejø og ”vestkysten” af Falster er temmelig lavvandet, lagde vi for en sikkerheds skyld et par waypoints ind på vores lille navigator, så vi havde noget at sejle efter.

Vinden var stadig frisk fra en sydlig retning, så vi forhalede os over til den modsatte side af bassinet, satte et reb i storsejlet, satte sejl og kunne så lige på bidevind holde ud gennem renden fra havnen. Vel ude af renden drejede vi nordover og havde en dejlig tur med vinden agten for tværs og til med i solskin.

Da vi nærmede os Storstrømsbroen og drejede østover og fik vinden ind fra siden, kunne vi rigtig mærke, hvor friskt det blæste.

Efter at have passeret under broen fik vi et par friske kryds ind mod Gåbense, og vi begyndte at forberede os på vores indsejling gennem den meget smalle nord-sydgående rende ind til havnen. Halvt inde i renden prøvede vi at rulle fokken ind, men måske på grund af den friske vind gik den i bekneb, og der var kun en ting at gøre – nemlig at vende rundt på stedet og gå ud igen. Ude af renden og med vinden agten ind, fik vi styr på fokken og rullet den ind, hvorefter vi vendte rundt og for storsejlet alene krydsede ind gennem renden og ind i havnen. Her fandt vi en god plads yderst i havnen. Lidt efter kom Scherzo, og samtidigt gjorde vores nabobåd klar til at sejle, så efter lidt tovtækkeri kom Scherzo og Juvel igen til at ligge side om side.

Vel fortøjet kiggede vi os lidt omkring på havnen. Af ”havnefogeden” fik vi udleveret en nøgle til kluhus,

toiletter og bad samt en kuvert. Inkluderet i havnepengene er lån af cykler.

Betaling af havnepenge sker blot ved at beregne antal overnatninger x døgn taksten, lægge pengene i kuverten, påføre bådnavn, hjemhavn mv. og aflevere kuverten og nøglen i en ”postkasse” i klubhuset.

Anne og jeg benyttede os af cyklerne og kørte af sted for at finde Brugsen i Gåbense og samtidigt se os lidt omkring. Da vi kom tilbage tog vi os en dukkert fra badebroerne på ydersiden af havnemolen.

Herefter stod det på lidt oprydning og skafning.

Ud på aftenen oplevede vi vejrfænomenet kornmod – en slags tordenvejr, hvor man blot ikke kan høre nogen torden – med masser af flotte lyn.

Dag 5

Næste dag sov vi længe og forlod Gåbense midt på formiddagen med Stege som mål. Solen skinnede og vinden var fortsat frisk fra syd så vi beholdt det ene reb i storen. Fra Gåbense holdt vi skråt over mod sjælland lidt vest for Farøbroen. Herefter var det blot at holde styr på de mange bøjer samt mod- og medgående fartøjer. Anne havde sine trofaste tøjdyr – Tigerpus og Langtiger – med og syntes nu, at det var på tide, at de også fik lidt sol på kroppen, så hun arrangerede en hængekøje ved skydekappen, hvor de så lå og nød tilværelsen i et par timer.

Straks ved anløbet af Stege fik vi anvist plads af den meget venlige og hjælpsomme havnefoged. Vi kom til at ligge mellem to store spidsgattere, Skarven og Pepita, og Scherzo kom til at ligge lidt længere inde i havnen.

Herefter stod det på lidt oprydning og skafning.



Annes tigerdyr slapper af og tager solbad på vej til Stege.

Læs resten af beretningen på www.defaele.dk

Redaktionen har modtaget:

Bådebyggere, se her!

Hvem kan bygge 10 Folkebåde?

Tak fordi I rister en rune til Den Nordiske Folkebåds ære i DFÆL-bladet. "Få både har betydet så meget for dansk sejlsport som denne", som salig Bent Aarre skrev i sin "Sejlerens håndbog" fra 1983.

Men hvem var det egentlig, der fik sat gang i det danske byggeri? Det var to sejlere fra Horsens: Købmand Kaj Wolhardt, som var formand for "Sejlsportens Venner"

og Rolf Haugstrup, som var redaktør af "Sejlerbladet" – en forgænger for "Sejl og Motor". Han indrykkede en annonce i sit blads nr. 23 den 1. december 1945 med ovennævnte overskrift.

I nr. 24 den 15. december skriver han: "Folkebaaden er imidlertid særdeles velegnet til Seriebygning, og Dansk Folkebådsklub, som er under Dannelse, har derfor sat ind for at faa startet et saadant Byggeri eller rettere fremme det. En Kreds af Horsens-Sejlere har bestilt 10 Folkebaade paa Aarhus Yachtværft, og der er herved opnaaet en Besparelse paa 10-15 Procent.

Folkebaadsklubben har i øvrigt mødt saa stor Interesse for Sagen, at man kunne tænke sig at være med til at bestille yderligere 10 Folkebaade."

Det blev dog ikke til noget. Men det er en kendsgerning, at der blev bygget 10 folkebåde i Aarhus.

Kilde: Sejlerbladet nr. 23, side 553, og Sejlerbladet nr. 24, side 569, begge Horsens, 1945.

Venlig hilsen Max Vinner Jyllinge

Bådebyggere, se her!

Hvem kan bygge 10 Folkebaade?

En Kreds af Sejlere, der vil søge at gøre en Indsats for Seriebygning af Folkebaade i Danmark, ønsker Forbindelse med et Bådebyggeri, som kan paatage sig Bygning af 10, eventuelt 15, Folkebaade.

Fartøjerne skal leveres uden Sejl.

Nærmere Oplysninger hos

Rolf Haugstrup,
»Sejlerbladet«, Søndergade 47, Horsens.
Telefon 2300.

JENSEN & OMANN

Køb, Salg og Konstruktion af Skibe, Baade og Motorer

SØASSURANCE

Holbergsgade 30 København K. Telefon Pola 340

553

Redaktionen takker for de rosende ord, og kan samtidig understøtte Max Vinners påstand med den viste kopi af første side i Folkebådsklubbens fartøjsregister fra 1952. Her ses netop de omtalte 10 folkebåde så nydeligt oplyst lige efter hinanden; den første af dem, D6 "Kuling", er med lidt vanskeligt læsbar håndskrift tilføjet den trykte liste. Hvis du vil finde ud af lidt om den folkebåd, du selv har sejlet med (og hvem af DFÆLs medlemmer har ikke det?), kan du gå ind på Folkebådsklubbens hjemmeside og finde de gamle registre gennem årene. Adressen er: <http://www.folkebaad.dk>

Nu kan lystbåde få bevaringsstatus i Skibsbevaringsfonden

Dette vil være muligt fra 1. april i år, men en længere række krav skal imidlertid opfyldes for at kunne komme i betragtning. Her kan nævnes:

- Båden skal være typisk eller betydningsfuld for dansk lystsejlad, eller
- være en dansk udgave/fortolkning af en internationalt anerkendt bådtype.
- Båden skal som en hovedregel være danskbygget, eller
- såfremt den er bygget i udlandet, være tegnet af en dansk konstruktør, eller
- være konstrueret og bygget i udlandet til en dansk kunde, eller
- være konstrueret og bygget i udlandet, og være det eneste kendte eksemplar
- Båden skal være hjemmehørende i og, som en hovedregel, tilsammen have været registreret i Danmark i minimum 10 år.
- Båden skal være minimum 25 år gammel på tidspunktet for ansøgningen.
- Båden skal være bevaret i en oprindelig form eller i en sådan form, at de ændringer, der er foretaget, fortæller en karakteristisk udviklingshistorie.
- Der skal til bygningen eller restaureringen være anvendt materialer og udstyr, der harmonerer med tidspunktet for bådens bygning eller med den periode, den repræsenterer.
- Båden skal som en hovedregel være vel vedligeholdt.
- Båden skal fortrinsvis være sejlede inden tre år efter bevaringserklæringens udstedelse.

Der er i hvert tilfælde tale om en individuel vurdering, og her spiller det f.eks. ind hvilke restaureringsplaner, der foreligger og hvilke muligheder ejeren gennem bådens anvendelse har for at formidle kundskab om det traditionelle sømandskab og maritime håndværk.



En bergspidsgatter fra 20'rne kan måske komme i betragtning som bevaringsværdig

Der vil blive skelnet mellem permanent status eller tidsbegrænset status alt efter bådens tilstand og historie – og ud fra udviklede kriterier, som vi ikke skal komme nærmere ind på her.

Læs den fulde skrivelse på DFÆLs hjemmeside.

Det vigtige lige nu er, at muligheden er blevet åbnet for at det ikke som hidtil kun har været erhvervsfartøjer, der har kunnet opnå denne status – men nu også lystbåde.

Endnu er det ifølge fondens fundats ikke muligt at få tilskud til bevaring af lystfartøjer. Hvis dette skulle blive muligt, må man til gengæld indstille sig på meget kraftige forpligtelser og begrænsninger i sin råderet i en årrække fremover. Her kan nævnes som eksempel, at man fastslår at:

”Arbejdsteknikken skal harmonere med den periode fartøjet repræsenterer. Dette betyder at en håndpudset overflade ikke bør vedligeholdes med el-værktøj. Linolie-maling bør ikke overmales med plastmaling. Naturlige råvarer bør ikke byttes ud med kemiske osv.”

Se det kan jo give stof til eftertanke for træbådsfolket....

Nyt fra Fjordsejlerne: Sommertræf 2011

Så begynder nedtællingen til vores første sommertræf. Det foregår på Orø fra 3. til 5. juni i år. Træffet er åbent for alle der sejler lystbåd af træ, men pladsen er begrænset.

Træffet arrangeres i samarbejde med Orø Bådelaug.

Velkommen til sommertræf

Fjordsejlerne og Orø Bådelaug inviterer til træf på Orø i dagene 3., 4. og 5. juni 2011. Alle der sejler lystbåd af træ er velkomne. Træffet er gratis. Du betaler selv havneafgift og mad.

Programmet

Fredag: Ankomst, bådkig og moleøl. Du medbringer selv dit lokale bryg.

Lørdag: Fælles sejltur til et sted i lokalområdet. Badetur, frokost eller lignende.

Fælles aftensmad, Bådlaugets griller er tændt. Hygge i klubhuset, hvis vejret driller. Mon ikke nogen har taget musikinstrumenter med?

Søndag: Vi siger farvel og sejler videre.

Tilmelding, begrænset deltagerantal

Orø Havn er ikke så stor. Derfor er antallet af deltagere begrænset. Vi har ikke endnu besluttet max. antal. Meld dig derfor til nu hos:

Simon Bordal Hansen, "Spray"

Telefon 22981674

eller gå ind på fjordsejlerne.dk og send tilmelding pr. mail - husk navn, adresse, telefonnummer, bådnavn og bådstørrelse.

Læs mere om træffet på www.fjordsejlerne.dk hvor du altså også kan melde dig til.





Tirsdagssejladser for træbåde på Svendborg Sund

Det startede nok med en glæde over at se de mange billeder fra De københavnske Træsejleres torsdagsarrangementer på Øresund – og blev yderligere næret ved den enkelhed hvormed sejladserne afvikles.

Sommeren igennem er vi nogle stykker, der har kunnet konstatere, at vi flere gange om ugen har krydset hinanden på vej ud eller ind gennem havnehullet. Det var derfor nærliggende at koordinere nogle af vore ture på Sundet – ikke bare i tid men også i retning.

Vi har derfor ikke bare skelet til, men på det groveste kopieret De Københavnske Træsejleres koncept.

Startlinien bliver mellem to mærker på hhv. Den Runde Lystbådehavn og Vindeby havn, og procedurer i forbindelse med starten varetages fra eet af de kapsejlende fartøjer. For at lette respitberegningen vil det være de samme mærker, der rundes hver gang, således at distancen uden krydstillæg altid vil være den samme. Uanset hvor meget eller hvor lidt det blæser vil vindstyrken – ligeledes af hensyn til respitberegning – være sat til 3-5 meter/sek. Hvert fartøj trutter sig selv i mål og indrapporterer sin tid.

De eneste krav, der stilles for deltagelse er, at båden er af træ, og at den er målt til NNL.

Det er i grove træk forudsætningerne. De nærmere omstændigheder kan interesserede være med til at fastlægge tirsdag den 12. april kl. 19 i Svendborg Amatørsejlkлубs lokaler.

Carl Mangor, kystkrydseren "Frigg"

Velkommen på

Kjøbenhavnske Træsejlere vil gerne have endnu flere deltagere til arrangementerne i sommersæson 2011 end vi havde i sæson 2010 – som var rekordåret med over 30 forskellige deltagende træbåde. Derfor denne appetitvækker.

Vores sommertilbud ser sådan ud:

Torsdagskapsejladser

Hver torsdag i sæsonen sejler vi kapsejladser (i alt 16 sejladser). Banen er altid den samme og går fra en linie N for Svanemøllehavnen og rundt om Middelgrundsfartøjet og retur igen. Varighed som regel 1½ - 2 timer. Det er et krav for at komme på pointlisten at man har et NNL-målebrev, men hvis man bare gerne vil prøve det, kan man begynde med at sejle med uden målebrev. Dog skal båden være en klassisk træbåd for at kunne deltage. I begyndelsen af oktober uddeles de flotte præmier til de stolte vindere, som vi kalder vindere af "Øresundsmesterskabet for Træbåde". Der er hverken krav om tilmelding eller betaling af gebyrer for at være med. Den unikke stemning på og omkring vores gamle både før, under og efter hver eneste sejlad kan specifikt fremhæves som lokkemad for alle dem, der ikke har været med endnu.

Hvis du synes, det lyder spændende, så læs hvor du kan få mere at vide sidst i denne artikel. Men lige en advarsel: Erfaringerne siger, at deltagelse – også bare en enkelt gang – er stærkt vanedannende!

Øresund



*Undertiden er der ikke langt
mellem bådene om torsdagen*

Kjøbenhavns mesterskabet for Træbåde

Søndag den 19. juni afvikler vi dette betydningsfulde mesterskab på en lidt længere bane end om torsdagen, men med den samme start- og mållinie. Også hér er der flotte præmier, intet deltagergebyr, ingen tilmelding men til gengæld krav om levering af sportsånd og godt humør på denne smukke junisøndag.

Mere om hvor du indhenter flere oplysninger sidst i udsendelsen.

Hveen-turen 2011

I weekenden 20.-21. august tager KTS på langtur - helt op til Hveen nærmere bestemt! Vi sejler kapsejls derop og der er igen præmier til de kvikkeste. Desuden er der en række fællesaktiviteter deroppe samt fællesspisning af medbragt mad og udflugt på øen for dem, der holdt sig nogenlunde ædru om lørdagen (plejer bestemt at være langt de fleste!).

Flere oplysninger

henter du primært på Kjøbenhavnske Træsejleres hjemmeside www.kbh.traesejlere.dk. Når du læser dette, skulle alle 2011-aktiviteterne gerne være omtalt dér i detaljer.

Sejlsbestemmelser for Øresunds- og Kjøbenhavns mesterskaberne med banebeskrivelse osv. bedes alle – nye som "gamle" – gennemlæse på hjemmesiden og printe ud, så de ligger i båden. Det er specielt vigtigt i år, fordi vi på vintermødet i oktober 2010 foretog nogle ændringer i banen, som alle sikkert ikke lige kan huske.

Hvis du gerne vil have målt din båd til NNL – enten fordi du er ny i klassen eller fordi der er foretaget ændringer på din båd, der har indflydelse på måltallet – som for eksempel sejle med nye mål eller +/- spiler, skal du henvende dig til Niels Laursen på laursenniels@gmail.com.

Er du usikker på noget eller vil du have endnu mere at vide, kan du enten skrive til samme mail eller til undertegnede på belami36@yahoo.dk. Hvis du ikke bruger mail, må du gerne ringe på 40 88 19 00.

*Vi glæder os til at se dig og din båd på Øresund i sæson 2011!
Mange sejlerhilsener Henrik Effersøe*

Mød DFÆL på Fredericia Boat Show og Både i Bella

DFÆL har vind i sejlene i disse år, og efter en succesfuld udstilling i Bella sidste år, sætter vi nu alle sejl, og deltager i år på Danmarks to største bådmesser.

Standene vil igen i år være bemanded af vores aktive medlemmer, og i lighed med sidste år har vi fået mulighed for at udstille både på standende.

Fredericia Boat Show. d. 25. -27. februar samt d. 4.-6. marts.

Åbningstider: Torsdag og fredage 13-18, lørdage og søndage 10-18.

I Fredericia på stand E-4006. kan du opleve båden "Fønix".

Både i Bella d. 11.-13. samt 17.-20. marts.

Åbningstider alle dage kl. 10.00 til 18.00

På Både i Bella, stand H-014 er vi stolte af at kunne præsentere hele to både, nemlig BB 11, "Bergliot" samt motorbåden "Sesam".



FØNIX

Den charmerende 15 m² kutter, "Fønix", er genskabt af Lillebæltsværftet 2005-08 ud fra den kendte bådkonstruktør Slaaby Larsens projekt "Lillebror" fra en gang i 1940'erne, en bådtype, der er blevet bygget mindst 12 af. "Fønix" er genskabt fra resterne af et nødlidende skrog fra en båd bygget i krigsårene på Silkeborg-egnen .

Fønix er ejet af Carsten Bjerregaard og båden har hjemhavn i Middelfart.

L.o.a.: 6,4 m

Bredde: 1,85 m

DFÆL register båd nr. 1081





SESAM

En af Danmarks få klassiske Pettersson både. Byggeåret er ikke nøjagtigt kendt men ligger omkring 1918, og den smukke motorbåd er dermed omkring 90 år. G.G. Pettersson (1876-1953) tegnede over 1000 motorbåde i træ, og næsten alle lange og smalle som Sesam, der modtog vandrepokalen "Skruen" ved DFÆLs sommertæævne i Sundby 2010.

Sesam er omtalt i Bådmagasinet januar 2011.

L.o.a.: 8,1 m
Bredde: 1,9 cm
Dybgang: 0,80 m
Displacement 1,5 t
Motor: Albin 041 fra 1956
Skrog: mahogni på eg
DFÆL register båd nr. 1088

Sesam er ejat af Peter Moëll Dammand og Anders Koefoed, som købte den i Stockholm i 2008. Motorbåden har bådplads i Langeliniehavnen i København.

BERGLIOT

BB11, bygget i 1961 på Børge Bringsværd værft i Drøbak, Norge efter hans egne tegninger. BB11 er den mindste af tre både, som Bringsværd tegnede: BB17 og BB15, sidstnævnte i glasfiber og med finnekøl. Tallet refererer til sejlarealet.

Den første BB11 blev søsat nytårsaftensdag 1956 og den havde 11 m² på en 7 m høj mast. Et at have bygget en

håndfuld både fandt man ud af at det var for lidt, og forlængede masten til 7,4 m. Det gav 13,40 m² sejl, hvilket senere både alle blev bygget med.

L.o.a.: 6,18 m
Bredde: 90 cm
Dybgang: 1,80 m
Køl: 375 kg jern på stråkøl af eg.
Skrog: mahogni på svøb af ask; bundstokke og kølplanke af eg.
DFÆL register båd nr. 1049
Bergliot er ejat af Anja Kiersgaard, som købte den i Vallentuna nord for Stockholm i 2005. Båden har bådplads i Langeliniehavnen i København.

Vi glæder os til at byde dig velkommen på standene til en bådsnak og en lille forfriskning.

Husk også at vi afholder konkurrence så måske kan du blive den heldige vinder af en lækker sportstaske i valgfri farve. Vinderen trækkes den sidste messe dag kl. 14.00

Vi ses! Catja Beck-Berge



Carita-loggen

Dette DFÆL-trofæ blev skænket af Curt Sørensen, Målar 30 "Carita" (M30 57) af Svendborg (Thurø) i forbindelse med vort sommerstævne juli 2009 i Stege.

Curt gav ved overdragelsen en lille mundtlig forklaring, og på senere opfordring om at få den på skrift, så den kunne bevares som et sammenrullet dokument til opbevaring i loggens indre, fik vi 2. december 2009 følgende af Curt:

"Jeg skriver gerne en lille anekdotisk, men sandfærdig beretning om loggens forvandling fra grim lampe til smukt trofæ."

Lampen fik jeg foræret af en kær konsulent-kollega, som er barnefødt og bosat på Fanø.

Hendes far var i øvrigt skipper og druknede på en tur til Færøerne. Men det er en anden historie.

Eva Djurhuus, som hun hedder, fandt lampen blandt noget andet skrammel i dødsboet fra et gammelt skipperhjem på øen. Hun må ha syntes, at den ligende noget, jeg kunne holde af!

Min kære nevø, Sune, som bor i Vejle, og har eget værksted til sliigt, tog lampen under kærlig behandling, og fik monstret ført tilbage til sin første inkarnation som log. Derfra har den pyntet i min vindueskarm lige foran næsen på mig, herfra hvor jeg lige nu sidder og skriver. Udsigten byder i øvrigt på sol over Lunkebugten i dag. Op til stævnet i Stege 2009 fik jeg talt med Ove-formand om at bruge den som en præmie, og efter Oves accept blev den afleveret hos gravør Charlie Krøiss inde i Svendborg. Charlie har således stået for monteringen på fod og indgraveringen, ligesom det også var ham der i samme forbindelse forestod indgraveringen på harpunloggen, som jeg og Carita jo havde æren af at få til låns efter stævnet i Assens 2008.



Charlie havde faktisk indbrud i butikken, mens både den ene og den anden log befandt sig der, men af en eller anden lyksagelig grund, så har tyvene ikke haft sans for de egentlige værdier. De havde såmen blot brækket en lille pengekasse op, og stjålet byttepenge til en værdi af 75 kr. eller så.

Se, Jørgen, den historie turde jeg jo ikke fortælle i Stege, for det kunne nok ha' givet sved på panden på en hvilken som helst ansvarlig bestyrelse. Harpunloggen og den flot lakerede kasse, skænket af "Viffert", er jo noget nær at sammenligne med danefæ i vores forening. Så pu-ha, men det endte altså lykkeligt.

Som jeg husker det, Jørgen, så er der indgraveret et navn på loggens vinger, som – tror jeg – henviser til den skonnert, hvor loggen oprindeligt har været anvendt. Jeg fik det aldrig tjekket, men i skibsregistret og måske på Google kan man altså søge på navnet, og finde ud af skibets historie (byggeår, historie osv.)."

Så vidt Curts beretning.

Her er, hvad der er indgraveret®

Et anker og derunder "T.W." og i en linie herunder "HERUB" – det står på alle fire vinger, men ret utydeligt.

Den er præget af mange ganges pudsning og andet slid. Men mon ikke, der har stået "CHERUB" ?

Dels giver det lidt mere mening, og dels ville ordet stå symmetrisk placeret.

Søgning på nettet efter skibsnavnet gav intet resultat.

SIDSTE: Navnet er ikke et skib, men en producent af grej ! – og tilsvarende lampe-antikviteter er fundet udbudt på nettet, da bogstaverne T.W. blev tilføjet.

Op på Danmarks Museum for Lystsejladts befinder der sig en harpunlog (af andet fabrikat) og kabel, samt et tælleur, der bl. a. på urskiven bærer betegnelsen "Cherub.

Så, som H.C. Andersens kunne have sagt det: "Det er ganske vist –" det er en producent.

Jørgen Heidemann

Kendingsbog for danske Lystfartøjer 1937

Carl Mangor fra Svendborg (kystkrydseren "Frigg") har haft et kæmpe arbejde med at indscanne det første medlemsregister fra 1937 for den danske sejlunion – og Gorm Boa arbejde i disse uger for at få de mange sider gjort søgbare og samlet til udgivelse på DFÆLs hjemmeside, hvor bogen vil kunne downloades fra Artikelbasen.

Medlemsregisteret er ordnet efter bådens navn (i 1937) – så hvis du kender din båds gamle navn, og hvis båden er gammel nok, vil du måske kunne finde oplysninger om netop din båd heri.

Registeret kan bruges til mange interessante undersøgelser – hvor lå bådene, hvem ejede dem, hvilke typer var mest udbredt o.s.v.

Vi ser frem til at kunne forske i registeret – og kan være taknemmelige for at der er medlemmer i DFÆL, der magter og gider at gøre en sådan indsats, som kan blive til gavn og glæde for mange.

Hold øje med Artikelbasen på DFÆLs hjemmeside, den vil efterhånden vokse til et helt digitalt bibliotek, der kommer til at belyse mange aspekter af forholdene omkring vore klassiske både.



Eksempel på en side i registeret, hvor man altså kan se både ejer, mål, byggested og indretning.

Månedens motorbåd

Månedens motorbåd Mika

Toldkrydseren/chaluppen "Mika" fra Frederikshavn er et velholdt eksempel på den vel nok allermest klassiske og typiske danske motorbåd, som vi kender den fra enhver dansk havn med respekt for sig selv. "Mika" er



Der hygges i "Mika" sammen med ligesindede



Her ses "Mika" på vej ind gennem indsejlingen til Rønnerhavnen en smuk sommeraften. Billedet er ikke helt aktuelt, idet den sorte gummiliste på fribordet nu er fjernet for skønhedens skyld – men er hun ikke skøn alligevel?

bygget i Ålborg i 1953, er 27 fod lang og er udrustet med en 4-cylindret Perkins på 48 HK – og diverse moderne bekvemmeligheder. Der er fire køjepladser ombord.

Mere nyt om folkebåde:

Redaktionen har sakset følgende fra www.fjordsejlerne.dk.

Der bliver stadig bygget træbåde i Jægerspris !

På Brandt-Møllers Bådebyggeri er der gang i skarøksen og høvlen, idet der er ved at blive bygget en ny Nordisk Folkebåd.

Båden bliver "state of the art" med køl og stævne af groet eg og Iroko, Klædningen bliver knastfri lærk i hele længder. Skroget bliver limet med West Epoxy, og klædningen proppet.

Folkebåden er ved at være klædt op, men der mangler stadig et par bord i hver side.

Klædningen bliver limet sammen og spunding og spejl bliver også limet i West System epoxy.

Det kan godt være at det bliver en moderne Folkebåd, men det gamle bådebyggerværktøj er stadig i brug, når det er det bedste til opgaven

Mens dette skrives, mødes fjordsejlerne til Åben Båd oppe på værftet (d. 12. februar) og kan savle over denne smukke båd – helt frisk fra fad.

Gå selv ind på www.fjordsejlerne.dk og følg dette flotte projekt.

DFÆLe-Shoppen

Shoppen lever i bedste velgående, men vinteren har sat sit præg på aktivitetsniveauet. Med foråret lige om hjørnet, er det nu tid til at bestille vores merchandise i den gode velkendte kvalitet. Så kan du gå sejsæsonen velklædt i møde!



Til de kolde dage med forårsklargøring, har vi tilbud på vores lækre fleececardigans til damer og herre:
Forårstilbud frem til 31. marts Kr. 275,-
(normalpris Kr. 300,-)

Tjek hjemmesiden og se øvrige produkter og priser. Send en mail med din bestilling til cbb@defael.dk

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

Båden, havet og farven ultramarinblå

Af Eva Noer Kondrup

Hvide sejl på et blåt hav. Det er klichéen, langtfra altid realiteten, men hvis det er rigtigt, skal sejlene altså være hvide og havet blåt! Sådant er det tradition at afbilde havet, og selvom alle nuancer af gråt (især!) samt en del grønne farver og undertiden særlige kulører som aftenviolett skinner en i møde til søs, er havet gerne blåt når det gives.

Vi har spurgt billedkunstner Mette Mourits hvad der ligger i denne gengivelse. Over en kop kaffe bliver hun straks ivrig, for farven blå har en interessant historie.

Den ædleste af de blå farver, ultramarinblå, var i århundreder lige så kostbar som guld. Så kostbar var den, at det indgik i kirkemalerens kontrakter, at kun Kristi og Jomfru Marias klædningsstykker måtte males med denne farve(!) Selve det ultramarinblå farvestof blev udvundet af halvædelstenen lapis lazuli, typisk fundet i de bjergrige egne i det nordøstlige Afghanistan, omtalt af selveste Marco Polo i 1271, da han krydser Centralasien fra Kaukasus til Kina. Lapis betyder sten, lazuli er en latinsk oversættelse af det persiske ord for blå.

Europæerne var sene til at mestre frembringelsen af farvestoffet, som kendes fra egyptiske gravfund anno 5000-3000 f. Kr. Så først i middelalderen under korstogenes tid, lærte man af arabiske alkymister at udskille det særlige pigment.



I Bogen om Malerkunsten fra ca. 1430 skriver Cennini: "Den ultramarinblå er en smuk og fornem farve, den mest fuldkomne af alle farver. Hvor meget man end vil sige om den, kan man aldrig sige eller gøre nok. Og fordi den er så fortræffelig, vil jeg tale udførligt om den og vise dig til mindste detalje, hvordan man skal gøre. Og vær opmærksom, for det vil bringe dig stor ære og nytte. Og den farve sammen med guld (som pryder alle vores kunsts hovedværker) vil, hvad enten du vil bruge den på mur eller tavle, lyse overalt."

I Cenninis bog finder man en udførlig opskrift på rensning af lapis lazuli, en fremgangsmåde som idag kaldes flotation. Kort fortalt knuses lapis lazuli og rives til et pulver, der æltes til en klump med pinjeharpiks, mastiks og ny voks, som er kogt sammen. Denne klump overhældes i flere omgange med halvvarm lud, hvorved der fremstilles forskellige

koncentrationer af blå. Cennini har tænkt på alt i sin vejledning, og beretter også, hvorledes man fanger et egern, så man kan fremstille en pensel af egernhår.

Først langt senere, i begyndelsen af 1800-tallet, bliver det muligt at fremstille syntetisk ultramarinblå, hvorved prisen bliver overkommelig. Det skal nævnes, at der i Danmark ikke er fundet bemalinger med ultramarinblå før i nyere tid, sandsynligvis fordi det var for bekosteligt(!)



Foto: Sune Riis Sørensen

Månedens fugl Havlit

Clangula hyemalis

Havlitten er en lille, elegant dykand, der med sit komplicerede dragtskifte når at bære hele tre forskellige sæt fjer over året.

I forsommeren bliver hannen mørkt brunlig med hvide kropssider og gyldne kanter på skulderfjerene, sort hoved med hvidt øjenfelt og meget lange halefjer.

Der menes at overvintre ca. 4,3 mio. havlitter i Østersøen.

For dem der har lyst til at sejle langt og længe:

Baltic Classic Circuit

En række af store begivenheder vil finde sted oppe i farvandet mellem Stockholm og Helsinki, bestående af 8 kapsejladser i de to lande gennem hele juli måned.

Der bliver holdt kapsejladser ved en række omhyggeligt udvalgte smukke og traditionsrige steder:

Gransö Slot, Västervik, Arkösund, Trosa og Tullgarns Slot, Sandhamn, Mariehamn, Hangö, Helsingfors Sejlklubs klubholm udenfor byen – og endelig 1700-tals fæstningen Sveaborg.

Der bliver både trekantbaner og distancekapsejladser – og paradesejladser ind i mellem. Et sandt festfyrværkeri af begivenheder – uden tvivl en række af helt fantastiske oplevelser for deltagerne, også hver for sig. Det er bare at vælge, eller at tage hele pakken:

- 1-3. juli: Hangöregattan
- 6-9. juli: Antikrunden i Gotland Rundt
- 16-19. juli: Västervik
- 21. juli: Arkösund
- 21-24. juli: Trosa-Tullgarn
- 28-31. juli: Mariehamn



For at kunne blive vinder af det samlede Baltic Classic Circuit, skal man mindst have deltaget i tre sejladser i to lande, men arrangementet består af tre store elementer, spredt ud over hele juli måned.

Når man nu lige er på de kanter, kan man i Helsinki-området opleve tre store begivenheder mere:

- 5-8. august: Classic Master Cup i Helsinki, VM for 6M-R sammetids/sammesteds
- 13. august: Sveaborgslobet, nordens største kapsejlad for klassiske både.

Rigtig god tur til dem, der kan og vil!

Red en klassisk båd

Der er mere end nogensinde brug for, at alle medlemmer af DFÆL holder øjne og ører åbne for at opdage forsømte og truede træbåde rundt omkring i havne eller hos privatpersoner.

Det er selvfølgelig ikke nok at anmelde båden som truet – nogen skal jo melde sig for at gøre en indsats for at redde dem, men for at kunne det, skal de jo kunne finde dem.

Vi har i de senere år kunnet fortælle mange mirakelhistorier, hvor entusiastiske aktivister har gjort fantastiske indsatser og reddet fine gamle træbåde fra at ende som savens eller flammernes bytte.

Men i en del tilfælde er vi kommet for sent – eller bådene har været i for dårlig stand til at kunne redde.

Det gælder om at undgå at det kommer så vidt – så alle opfordres til at blande sig.

I mange tilfælde har ejeren levet for længe på en drøm om at kunne gøre noget – engang. Måske skulle nogen have gjort noget for at få befriet den stakkels båd fra det langvarige forfald ved i tide at slå alarm, så andre kunne have kommet med et tilbud til den fastkørte ejer, inden det var for sent.

Vi har for tiden tre både i det allerfarligste søgelys – men de kan alle reddes, og det endda med en relativt overkommelig indsats. Det ærgerlige er, at de to har ligget så længe hen, at havnen har mistet tålmodigheden – og så bliver det farligt.

Hvor mange flere havne, der er på nippet til at lade både hugge op eller bortgive til umaritime formål – det kan vi kun gisne om og gyse over. Der er ingen tvivl om at vi kun ser toppen af isbjerget.

Sammen kan vi få flere truede både frem i dagens lys, så nogen ildsjæle måske kan få øje på dem.

Lad os gøre en indsats for at bevare kulturskatten!
Send en mail til Stig Ekblom: sekbloom@ruc.dk



Her er en 22 m² spidsgatter, som står på land i Gudum ved Lemvig. Billedet er taget sommeren 2009. Båden kan afhentes gratis med rig og sejl, men uden motor.

Motoren, en 7 HK Yanmar diesel, kan medfølge, men så koster hele herligheden kr. 4.500. Der er foldepropel på. Der skal skiftes et stykke af rorstævnene nede ved stævnroret, og flere bundstokke trænger ligeledes til udskiftning – men båden er ellers hel og pæn. Båden skal afhentes rimelig hurtigt, ellers får den saven, og det ville være trist; båden er utrolig flot i linierne. Flere billeder kan mailes.

Henvendelse til Henning Thye, tlf. 3020 5342 eller pr. mail på: hairulfr.jarl@gmail.com



Vi har ikke helt opgivet håbet om at redde denne 38 m² Berg-klassespidsgatter "Bente" fra 1942. Da havnen havde mistet tålmodigheden med båden stod de overfor enten at hugge den op eller at forære den til Kranskolen ved Audebo – hvor den så kunne blive brugt som øvelsesobjekt for nye kranelever. Selv om vi havde interesseret på hånden, nåede skolen at afhente båden, så nu er den altså der! Men hvis nogen er tilstrækkeligt interesserede, og hvis nogen kunne foreslå en anden og mindre bevaringsværdig gammel båd som bytteobjekt til kranskolen, kan vi måske få Bente "befriet" og anbragt i mere kærlige hænder. Henvendelse til Stig Ekblom på tlf. 2625 1917 eller pr. mail på: sekbloom@ruc.dk



I KAS's havn ved Svanemøllen ligger denne båd, som havnen er godt træt af efter flere års forsømmelse og forladthed. Det er en Unionbåd (Utzon 1952), typen er noget mindre end en 38 m² spidsgatter og tidligere brugt som skolebåd for mange sejlkubber i landet. Det vides ikke om riggen findes, men det skulle vi kunne undersøge nærmere, hvis nogen er interesserede. Det haster, for havnen står klar til at gøre kort proces med denne fine båd.

*Henvendelse til Henrik Effersøe pr. mail på:
Henrik.belami36@yahoo.dk*

Havnens Dag i Horsens, lørdag d. 11. juni 2011

For dem der skulle være i nærheden af Horsens i juni måned, er der en mulighed for at deltage i ét-dags arrangementet "Havnens Dag", som man i de sidste par år har fejret byens havn med – med stor succes. I år falder arrangementet sammen med pinselørdag.

Denne årligt tilbagevendende begivenhed har til formål at vise den bynære havn frem for byens borgere, og hvert år har ca. 15.000 ladet sig underholde med forskellige aktiviteter så som Racerbåds Grand Prix, Laudrup & Høgh Streetfodboldturnering, vandaktiviteter med Aqua centeret og Fjord & Bælt o.m.a.

Desuden er der en masse legeaktiviteter for børn – og kulinariske tilbud for voksne.

Arrangementerne på dagen finder sted kl. 10-16.

I år har man bl.a. fået tilsagn fra UC Nautilus – Danmarks eneste aktive ubåd – om at de kommer til Horsens denne dag.



Børnene kan røre ved havdyr, og de voksne kan se matchrace i havnen

Havnens Dag den 11. juni er en Frihavnsdag, dvs det er gratis for DFÆL-medlemmer inkl. strøm og vand.

Arrangørerne understreger, at Horsens/Havnens Dag meget gerne vil have besøg af DFÆL-både på dagen, men anmoder om at man melder sin ankomst først til projekt-kordinator Louise Dam på tlf. 76292319 eller pr. mail: ldvi@horsens.dk



Svendborg Classic Regatta

Danmarks store stævne for klassiske lystfartøjer
både sejl og motor i Det sydfynske Øhav 11.-13. august 2011

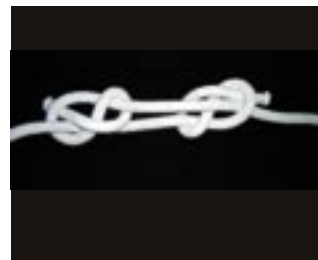
Flere oplysninger: www.classicregatta.dk eller Stævneleder: Martin Stockholm, Maritimt Center, Svendborg, tlf. 4010-5789.

www.Classicregatta.dk

Ottetalsknob, Stopperknob eller Flamsk knob mm.

Kært knob har mange navne. Vi kender det især til skøder og fald, der skal hindres i at trækkes ud af f.eks en skødevise. Men det har flere anvendelser. To ender kan knobes sammen med ottetalsknobet, hvis de er særlig glatte eller elastiske.

Vi kan også huske de handlende, der pakkede store pakker ind i brunt papir. De brugte også dette knob. Den første krydstørn på snoren blev trukket igennem ottetallet og tilbage. Snoren endte så i en



bærepind. En ganske lille rund pind med et fræset hak på midten. Denne pind var god at have inde i hånden, når pakken skulle bæres hjem.

Gunnar er her ikke mere

Vor meget gode sejlerven, Gunnar Kristensen, som det sidste års tid var mere og mere mærket af den ALS-sygdom, der afskar ham fra at sejle mere, afgik i går ved døden, uventet men stille, 78 år gammel. Gammel af år, men ikke af sind.

Vi har i DFÆL kendt Gunnar som glad sejler, der nød såvel sejladsen som det selskabelige samvær ved stævnerne, Korshavn-træf såvel som sommerstævnerne. Her var han det hjælpsomme menneske, som bl.a. ofte tog sig af, at der var noget til morgenskafningen. Og han elskede at fortælle sine "Lune Jyder"-historier og selvoplevede tildragelser.

I en årrække har Gunnar tillige været en aktiv bestyrelsessuppleant, en post han gerne opfyldte ved deltagelse i vore møder.

På det personlige plan har vi kendt Gunnar fra den første dag for knap 19 år siden, da vi som nyslåede bådejere fik plads i Faldsled Havn, hvor han som havnens formand var nem at overbevise om, at



Gunnar fortæller i cockpitet på sin højt elskede folkebåd, "Påfuglen"

der måtte kunne blive plads til endnu en folkebåd !

Det var også Gunnar, som var med til at friste til indmeldelse i DFÆL, hvis sommerstævner vi siden 1995 meget ofte deltog i sammen, i hver sin båd.

En god del sejleroplæring kan jeg takke Gunnar for – og har ligeledes måttet påhøre mange skoser, når jeg har dummet mig. For der stak noget af en drillepind i ham, men det tog vi ikke alvorligt. Thi, som han selv sagde: "Folk jeg ikke kan lide, gider jeg ikke drille". Og var der brug for nogen form for hjælp, som han kunne yde, spurgte man ikke forgæves.

*I taknemmelighed over at have haft sådan en god ven.
Odense 4 feb 2011, Jørgen Heidemann*

Kalenderen

Bådudstilling Fredericia 25.-27. februar og 4.-6. marts

Åben båd Præstø 6. marts kl. 14.00

Både i Bella 11.-13 og 17.-20. marts

Generalforsamling 27. marts i Odense Sejlklub

Deadline blad 11. april

Åben båd Københavns Motorbådsklub 17. april

Fjordsejlernes Sommertræf på Orø 3.-5. juni

Sommerstævne i Odense 7. til 10. juli

Svendborg Classic i Svendborg 11. til 13. august

Deadline blad 15. august

Deadline blad 31. oktober

Nye medlemmer

Cresten K, Måge

Søspejdertroppen GRY
Kasper Klaus Holmqvist
Jydeholmen 33 B, 3.tv.
2720 Vanløse

Fant, 38m² Spidsgatter

Lene & Torben Buris
Larsen
Agerlandsvej 14
5260 Odense

Vidar Illum
Helmsvej 13
2880 Bagsværd

Pil, Sana båd

Nils Jacobsen
Fiskedamsvej 4
3480 Fredensborg

Fram, Dyreborgjolle

Bruno Rasmussen
Nylandsvej 2
5700 Svendborg

Har fået ny båd **Out Skerries Hillyard, 12 ton**

Jens Aage Jensen
Lodbjergvej 44
7770 Vestervig

Sabrina-H, Havkrydser

Per Winther
Præstøvej 156
4700 Næstved

Åben båd

Folkebådene Luna og Maj i Præstø

Søndag den 6. marts kl. 1400

Tlf. på dagen: 40427742

Vi mødes i det røde pakhus på havnen i Præstø. Porten står åben.

Her har Niels og Ebbe indrettet et lille værksted, og bådene står inden døre i pakhuset.

I Luna er der indbygget elmotor, der har været en artikel om installationen i blad nr. 100, den kan også ses i artikelbasen på hjemmesiden.

Når vi har kigget på bådene, vil der være lavet kaffe i Dambæks havehus, medbring evt. brød eller kage til kaffen.

Københavns Motorbådsklub

Søndag den 17. april kl. 14.00

Tlf. på dagen 2680 9580

Vi mødes på KMKs bådeplads, adressen er Kraftværksvej 20, København S.

Se evt. Københavns Motorbådsklubs hjemmeside: www.kmk1923.dk

De fleste træbådsfolk fra klubben møder op. Vi kan se tre gamle chalupper, Brit, Nauta og en Petterson. Endvidere to snekker, Freja og Celibra, én kogg, Olfert og så Dione, en smukt restaureret åben kravelbygget båd.

Chaluppen Brit er i gang med en større restaurering, lige nu er agterdækket færdigt og fordækket står for tur.

Når vi har kigget på bådene, vil der være lavet kaffe i klubhuset, medbring evt. brød eller kage til kaffen.

Sommertræf 2011 i Odense



*Der bliver naturligvis
kapsejladser – ligesom her
i 1937, hvor blandt andet.
"Elida", "Gulnare" og
"Naja" dyster på Odense
Fjord*

Man venter os med glæde i dagene 7.-10. juli.

Hans Bach og Bent Okholm ligger vandret med forberedelserne, og Odense Sejlklub er gået helhjertet ind i sagen – her har den navnkundige John Christensen, kendt for sin indsats for de olympiske sejlere, meldt sig som organisator af sejlklubbens del af arbejdet. Og han er kendt for at få succes ud af alt, hvad han rører ved, så det lover jo godt for træffet.

Det bliver spændende, om fremmødet dette år vil overgå sidste gang, DFÆL mødtes i Odense. Det var i 1988, og der kom 100 både!

Kommer der motorbåde nok, vil der lige foran havnen – med stor mulighed for publikum på – kunne afholdes dyster, feks. "ringridning", så det må vi håbe, at der gør.

Sejlklubben fejrer dette år sit 100 års jubilæum, så det er særdeles vedkommende, at vi møder frem med vore historiske både.

Vil du sætte dig lidt ind i denne traditionsrige sejlklubs historie, kan du gå ind på dens hjemmeside og downloade jubilæumsskriftet fuld af herlige gamle billeder – eller læse dens historie helt frem til i dag sammesteds. Adressen er <http://www.odensesejlklub.dk/> hvor man skal klikke ind på "Klub info".



Vi har fra frederikshavnerne fået at vide, at den mangeårige Odense-båd "Ju-Hu" (Utzon-tegnet kutter) kommer helt deroppefra til stævnet. Det vil uden tvivl vil vække stor gensynsglæde for mange af de lokale sejlere – alle i sejlklubben kender såvel båden som dens tidligere ejer Ib Bergmann Christensen. På billedet ses "Ju-Hu" side om side med den anden kendte og nuværende Odense båd, 55 m² spidsgatter "Neptun"

Generalforsamlingen den 27. marts 2011 i Odense

Generalforsamlingen finder sted i Sejlklubben Odenses hyggelige klubhus, som er fra 1929 og ligger med en flot udsigt over lystbådehavnen. Samtidig kan faciliteterne for årets sommerstævne jo tages nærmere i øjesyn.

Odense Sejlklub blev stiftet i 1911 over det daværende selskab af 1883 "Kapsejladsselskabet på Odense Fjord". Så dette år fejres altså klubbens 100 års jubilæum.

Kl. 12.00 serveres der buffet i klubhuset.

Buffeten koster kr. 85,- pr. kuvert. Drikkevarer kan købes til kr.7,- for øl/vand og kr. 5,- for kaffe (fortjenesten ved salg af drikkevarer skal dække div. udgifter til el, varme og borddækning – evt. overskud/underskud ved buffeten tilfalder DFÆL).

Medlemmerne fra Odense Sejlklub står for arrangementet, og de vil forsøge at leve op til niveauet fra sidste gang vi var i Odense til generalforsamling.

Buffet:
2 slags sild
2 lune retter

Pålæg
Div. tilbehør
Ost

Uforpligtende tilmelding til buffet bedes sendt til formanden senest d. 19. marts.

Email: formanden@defaele.dk

Tlf. 55388631

Generalforsamlingen begynder kl. 13.30.

Indkaldelse mm. bliver sendt til medlemmerne pr. post.

Efter generalforsamlingen vil der blive vist en lille film fra sommerstævnet i Præstø 1990. Før filmen vil der være mulighed for at købe kaffe og kage.

Benyt denne mulighed for at se omgivelserne for sommerstævnet

Adressen er:

Odense Sejlklub
Østre Kanalvej 10
5000 Odense C

Arrangørtelefon: 23672621(Hans), 51945012(Bent)



Der har altid været tradition for godt fremmøde til arrangementer i Odense Sejlklub – her ved en standerhejsning ca. 1925

Efterlyser både med linoliemaling

En håndbog om linoliemaling til træbåde er undervejs, erfarer DFÆL-bladet. Det er bladets tidligere redaktør, der nu har taget fat på en af hans egne mærkesager.

"Jeg synes vi mangler en sammenstilling af fakta og praktiske anvisninger om et linoliesystem til træbåde. Så det er formålet med bogen", siger Simon Bordal Hansen. "Hvis det går som jeg håber, kan jeg få bogen til trykkeriet en gang i efteråret".

Han efterlyser billeder af lystbåde, der er malet med linoliemaling. Interesserede kan kontakte Simon på mail post@simonhansen.dk eller telefon 22981674.

Gammelt skibtømrer-håndværktøj sælges.

Lænsepumpe i messing m.m.



Se flere billeder på www.defaele.dk annonce for grej

Henvendelse: Dick Petersen
Skovvej 91, 4220 Korsør
Telefon: 58 37 39 79



HF Industri & Marine

Tlf. 6220 1312

Fax 6220 1477

www.hfmarine.dk



Slaaby Larsen Corsair til salg

Dejlig liebhaverbåd sælges kun grundet køb af større træskib.

Phyrus er tegnet af den velkendte bådbygger Slaaby Larsen og bygget ved linds båddeværft Middelfart 1959/61. Denne smukke blanklakerede mahogni båd fremstår i yderst velholdt stand. Er igennem de sidste år 5 år fuldstændig restaureret fra a-z. Der er med nænsom hånd lavet en mindre luksus båd.

Man kan se fuld udstyrsliste og yderligere billeder på www.slaabylarsen.dk. Men her skal dog nævnes, at der er ny Nanni



dieselmotor, nye sejl, nyere kaleche, nyere hynder, ny skrue og aksel, nyt el overalt, varme i gulvet, ny dieseltank med tankmåler. Alt stort set nyt. Man skal ikke være ked af at være blikfang i alle havne, ej heller være træt af, at folk gerne vil høre om den smukke båd i snart sagt alle havne, hvor man ankommer. Tegninger haves.

Pris kr. 198.000

Kontakt

John Nielsen

tlf. 64421848/20455848

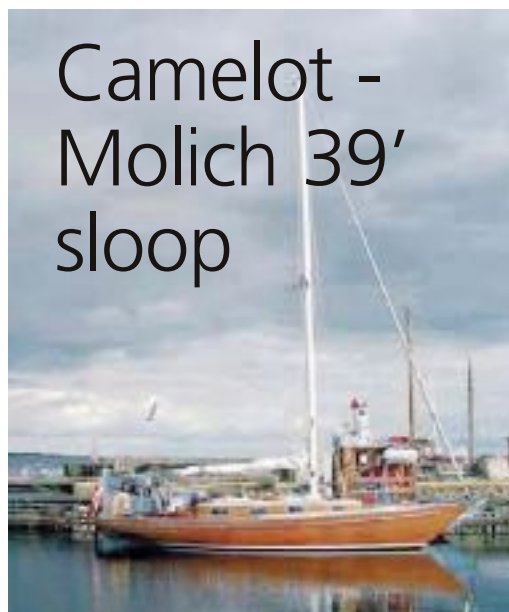
Mail Eis.nielsen@mail.dk

40 M² UTZON SPIDSGATTER

MODEL LENE
årgang 79

Meget velholdt og smuk båd.
Pris DKK 175.000

Kontakt tlf. 40847301 for nærmere info.



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 sejlads under sejlpres. Klædning er 1" blank mahogny på lamineret egespant, alle skruer og bolte er bronze eller rustfrit stål, bundstok og mastespor rustfrit stål. Dæk 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

Spidsgatter på en anden måde

Strøjer-samlingen på Vedstaarup Teglværk, nær Assens, har mange flotte og sjove sager for veteran-fans.

Og en enkelt, der har lidt reference til vor træbådsverden, nemlig en Rolls Royce fra en gang først i 1920-erne. Med håndbygget, blanklakeret trækarosseri i maritim stil.

"Når enden er god...." – Tjaaa-h?

Jørgen Heidemann



ISSN 1902-0163