



3 mand i en båd

Skotland forude

Nr. 108, maj 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

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

Marianne Bryde Steensen
Oldermandsvej 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

Carl Mangor
Søgårdsvej 12
5700 Svendborg
Tlf: 5058 1055
c.mangor@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:

*Berg-spidsgatteren »Victoria« ved det første stop fra Skagen – på vej mod Skotland -
i en naturhavn i et naturreservat i Sydnorge. Læs om »Victoria«s langtur side 4*

Indhold

Til Skotland i spidsgatter	4
Der er en fremtid for springere	9
Skibsbevaring af lystfartøjer	10
DFÆL på udstillinger	11
Abelone på Limfjorden	12
Åben båd i Præstø	13
Motorbåden Rylen	14
Årets sommerstævne	16
Sesam samler opmærksomhed	18
Åben båd i KMK, Københavns Motorbåds Klub	21
Generalforsamlingen i Odense	22
Folkebåden, årets særudstilling på Valdemar Slot	23
Sommerstævner fra nær og fjern	24
Skærgårdskrydsertræf	
Fjordsejlerne	
Svendborg Classic Regatta	
Nye medlemmer	25
Månedens fugl: Pibeand	25
Sladrebænken: Skipperindens søstykker	36



Victoria på turen gennem Skotland



Historiske limfjords-sjægter



Sesam var også med i Stege 2009

I sidste nummer af DFÆL-Bladet (nr. 107) havde redaktørens pc-nisse og fantasi været på spil i artiklen om "Nirvana". På side 4: Det var ikke i år 1987, at kranvognen hentede "Tjalfe", men i 2007. På side 5: Det var kun den forreste bjørn, der blev skiftet.

En træbåd kan også bruges til at sejle i

Visse mener, at vi træsejlere kun bruger vores fine træbåde til at vise frem eller til at sejle småture i beskyttede farvande med, men læs så her denne beretning om en 8 ugers tur til Skotland i 2010 med den 77-årige spidsgatter "Victoria".

Af Stig Ekblom

De tre ejere Thomas, Jean-Louis og Carsten havde allerede gennem 10 år slået fast overfor koner, børn og venner, at i sommeren 2010 skulle man ikke regne med dem – for der var de på langtur til Skotland. Netop ud fra den langsigtede planlægning blev "Victoria" stille og roligt gjort klar til turen – gennem de sidste 5 år renoverede bådebyggeren roret, der blev lagt et nyt ruftag på, og båden blev kalfatret. Motoren, en 10 HK Bukh fra 1965 blev renoveret. Riggen blev udskiftet, og der blev købt et ny stormsejl samt en redningsflåde og mange nødraketter.



Mange var modt op, og alt var klart, da de tre venner drog af sted fra Vedbæk d. 28. juni – kun een ting havde man glemt: At tage vejret i ed.



Prædikestolen i Lysefjord var flot – men samme fjord gav nu også en rigtig ubehagelig oplevelse, da et pludselig opkommende blæsevejr kl. 4 om natten drev besætningen direkte fra underbukserne i sotojet og så af sted med største risiko for at få slået "Victoria" til pindebrænde op ad en helt åben kaj i bunden af fjorden. Nogle havde da advaret dem mod at overnatte der, men der var så smukt og stille, og man havde sådan hygget sig i det dejlige vejr om aftenen.

En gammel beretning om 30 m² spidsgatteren "Heady", der i 1968 sejlede til Skotland over Hebriderne til Færøerne og hjem blev grundigt studeret. "Når de ku' så ka' vi da også", fastslog ejerne over for de mange tvivlere.

Det startede ellers godt. Direkte til Anholt – en tur man i forvejen har en årelang tradition for at gennemføre i pinsen – og så videre i følge med en anden spidsgatter til Skagen, hvor der var festival for fuldt knald.

Derfra til Sydnorge og videre langs kysten opad. Men nu viste vejret sig fra den slette side. Evindeligt vestlig og nordvestlig vind – ofte rigeligt frisk – satte nu ind.

Man luskede op langs Norgeskysten og ind ved Stavanger i afventen af gunstigt vejr og vind. Her havde besætningen herlige og smukke oplevelser

Man luskede lidt ned ad norgeskysten igen og endte på øen Utsira, (som man kender fra vejrudsigten) i rigtig dårligt vejr – flere dages kuling. Her lå man nu – så tæt på målet Peterhead som muligt fra nogen nordisk kyst. Da



Det var ikke svært at finde vejen til Skotland, når man havde lods på. Carsten troede først at det var marsvin, indtil en af dem sprang op af vandet. Det var delfiner, og dem viste der sig at være mange af tæt ved den skotske kyst.



De 234 sømil tog 2½ døgn - og så kunne besætningen genforenes i Peterhead - i regnvejr.



De første sluser krævede stor opmærksomhed og alle mand på dæk med lange liner. Men efterhånden blev det en rutine, så mandskabet knap nok gad kravle ud af kahytten, når en ny sluse skulle forceres.

svor Jean Louis, at han nægtede at komme tilbage til arbejdet og fortælle, at de kun var nået til Norge – og så måtte situationen jo overvejes; det blev besluttet at tage af sted. Thomas valgte på grund af en dårlig skulder at lade være med at tage den hårde tur over Nordsøen – og de to andre sejlede ud i den sidste dags kuling med kurs mod

Skotland. De fik en hård sejlads den første dag, men derefter mere roligt, og kunne gøre størsteparten af turen i let vind på foran for tværs.

Thomas havde taget færgen ind til fastlandet, flyet til Aberdeen og bussen til Peterhead – det tog næsten ligeså lang tid. Peterhead var i øvrigt en stor oplevelse, en fiskerihavn med stort F – som Esbjerg ville have set ud hvis det var bygget 100 år før. Havnebumser, havnekejper og gamle bygninger, fiskeindustri og oplagte fartøjer. Man følte sig hensat til 1930'erne.

Regnvejret og vestenvinden bed sig nu fast og holdt sig i ugevis – skotsk højsommer....

100 sømils sejlads fra Peterhead, hvor sejlerne så både hvaler, delfiner og sæler – på en enkelt eftermiddag med



Et kort ophold midt i Loch Ness – både i regnvejret og sejladsen ved Urghart Castle – før anker og med landgang. Thomas beskriver det som en fascinerende oplevelse at se slotsruinen. Man overnattede ved en åben kaj på den modsatte bred af søen.



Thomas under slusning. Bemærk hans hue og gummi-støvler – helt normal beklædning til den skotske sommer. Som den eneste på billedet har Thomas dog shorts på. Der må have været lunt i kahytten...



Ved sydvestenden af Loch Ness kommer man til Fort August, hvor et system med 7 sluser er en stor turistattraktion. Her står altid en mængde mennesker for at se bådfolkene klare slusningen. Thomas advarer: "Pas på de udlejede kanalbåde – besætningerne er aldeles urutinerede og bringer deres egen og andres både i stor fare, når vandet fosser gennem slusen"



Ved Isle of Seil, her ses broen fra fastlandet. Skotterne kalder den "The Atlantic Bridge" da den er den eneste, der forbinder fastlandet med øer ude mod vest – og det er, som det ses ikke mange meter sund, der afskærer øen fra hovedlandet. Det fortælles i øvrigt, at det var her skotterne i gamle dage smed bukserne, når de passerede broen – for englænderne forbød dem at bære kilt i Skotland. Da "Victoria" skulle forlade dette smukke sted for at sejle videre, blev man tiltalt fra en engelsk båd: "Oh, are you going to another place, where it is also raining?"

godt vejr. Så var man fremme til Inverness, som er porten til de rolige indlandsvande i Caledonian Canal – og et utal af sluser.

Vel ude af de snævre kanaler ved Fort William stævnedes "Victoria" ud af det lange stræde mod det åbne Atlanterhav, men der var ingen brugbare havne at finde, så de regnvåde sejlere var nødt til at vende tilbage til Fort William for at overnatte. Og det regnede og det regnede. Og det blæste fra vest. En gammel bog slog fast, at ved vestlig vind er der en tendens til at regnvejrsskyerne på Skotlands vestkyst samler sig i de dybe, vestvendte



Lokalt øl og whisky måtte prøves ved hver landkending. Man havde lovet vennerne forskellige whisky'er ved hjemkomsten, men virkeligheden blev at flaskerne havde en tendens til at blive tomte, så der kun var een, der kom med hjem til Danmark.



Idyl på vestkysten ved Black Isles. Et meget smukt og roligt sted ude i sundet sydvest for Isle of Mull. Besætningen forsøgte herfra at realisere planen om at sejle rundt om Mull, men den evindelige vestenvind gjorde søen så heftig, at man opgav og søgte tilbage til "Atlantic Bridge" ved Isle of Seil.



Turen gik op gennem Sound of Mull forbi den gamle borg, Duart Castle, der ligger på næsset ved den sydligste ende af sundet. Nær den nordlige ende af sundet ligger havnebyen Tobermory med dens pittoreske bymiljø ud til havnen.

stræder og at skyerne udtømmer sig ved de høje bjerge. Netop her lå "Victoria" jo – så det var bare med at komme væk. Det lykkedes at komme til Oban, der er noget af et sejlercentrum på Vestkysten, og man lå i sejlerhavnen, der ligger ved en ø overfor byen – med færgeforbindelse hver time til Oban. Her kunne man opleve skotterne som inkarnerede sejlere, der sejler for sejl, hvis det overhovedet er muligt. Nu lå man ved porten ud til forskellige destinationer på vestkysten, og besætningen på "Victoria" tog hul på herlighederne.

Heldigvis ligger man ved flydebroer i Tobermory, for tidevandet er på op til 4 meter. Men det kan jo fint anvendes til at få bundmalet skibet ved ebbe.

Fra Tobermory påbegyndtes hjemfærden – og nu kunne den evindelige vestenvind jo nu bruges til at sejle i.

På hjemturen var der kommet mange flere både til – på udturen mødte man stort set ingen. I øvrigt mødte man overhovedet ingen danske både på hele turen ved Skotland – og det undrer da Thomas, at der ikke er flere der finder vej hertil.

Trods forbuddet til koner og børn om at komme til Skotland og besøge "Victoria" fik man nu alligevel besøg af tre danske venner ved Fort Williams. De havde selv telt med og fulgte vores besætning på noget af vejen ved Loch Ness. Det gav også mulighed for nogle bilture ind i landet, så de spændende og idylliske skotske landskaber også kunne nydes



Et kig fra Fort Williams mod Skotlands højeste bjerg Ben Nevis. Her lå "Victoria" i dagevis på vej ud og hjem – men besætningen så aldrig toppen af bjerget på grund af regnskyerne. Kanalen løber som det ses parallelt med floden et stykke ad vejen, her hvor de indre farvande begynder – og her blev der også brugt sejl og endda spiler hele vejen.

Fra Inverness gik det jo fint i vestenvind mod Peterhead. Efter nogen diskussion blandt besætningen om det på grund af vandstanden var muligt at anløbe havnen ved Banff på nordkysten af det store næs, anløb man efter at have passeret et fuglefyldt havnen ved højvande. Det sidste viste sig at være særdeles fornuftigt, idet der kun er 60 cm vand ved ebbe!

I Peterhead afventedes godt vejr, og lige som vejrmeldingen gav klarsignal til hjemturen, opdagede man en flænge i storsejlet. Det gav syarbejde i 12 timer, og imens var en del af besætningen ude og jage en ekstra akkumulator op, så der kunne blive strøm nok til hjemturen. Allerede på udturen var Dyna-starteren brændt sammen, så man var helt afhængig af ladestrøm på land.

Hejmtur

Turen over Nordsøen blev næsten 100 sømil længere end udturen, da man valgte at gå direkte fra Peterhead til Thyborøn. Som billedet af Jean-Louis viser, var de allerførste timer ret friske på grund af modvind og strømsø ved, men derefter – og dermed langt størstedelen af overfarten foregik i næsten vindstille og urolig sø, så det var noget nær umuligt at avancere for sejl.

Motoren kørte og kørte og brugte diesel. Forbruget

måtte planlægges nøje, så man ikke løb tør – adskillige timer kørte motoren kun på lave omdrejninger for lige at holde styrefart og sejlene strakte.

Søen var så urolig, at en fornem og næsten klar gallamiddag fløj af komfuret og ud på dørken og derefter i Nordsøen – frustrerende.

70 sømil fra Jyllandskysten kom der kulingsvarsel for Skagerak – fra nordøst, men det gav nu ikke andet end et par timers let vind, så man ganske kortvarigt kunne slukke for motoren.

Alligevel nåede man frem til Thyborøn i en sen natte-time og kunne gå ind for motor med de sidste dråber diesel efter 3½ døgns sejlads. Ved Thyborøn bed vinden sig fast i det østlige hjørne og sikrede modvind gennem hele Limfjorden og resten af vejen hjem. Til gengæld var det ikke regnvejre mere.

En 2000 watts varmeovn gik på omgang i kahytten hver aften, så madrasser og dyner kunne blive lidt sovevenlige. Billedet til højre er fra Kattegat på det sidste stræk, og er – som det ses på lampen – taget under god krængning.

Mellemlandingen på Anholt d. 21. august blev brugt til at aflevere den eneste overlevende flaske whisky til en ven – resten af de lokale rariteter var blevet til tomme flasker, og dem gad man ikke slæbe med hele vejen hjem.

Efter 8 ugers sejlads kunne man sætte fortøjningerne i



Et kig ud til forkahytten med ”morfars køje” – den absolut mest vandplagede og dermed mest ueftertragtede køje ombord. Mange dage så godt som konstant regn satte deres præg på livet ombord i ”Victoria”. Kahytten drev af væde – een af dagene kunne Thomas vride vand ud af sin hovedpude, så våd var den. Heldigvis var der gode faciliteter i havnene, så man kunne få tørret køjetøjet næsten hver dag.

hjemhavnen Vedbæk igen – godt tilfredse med den herlige tur.

Jeg spurgte om, hvor næste tur skal gå hen. Her har Jean-Louis svoret – han er franskmænd – at det absolut ikke skal være nogen nordligere destination end Marokko!

Praktiske oplysninger

”Victoria” er en 43 m² Berg-spids-gatter, bygget i Hvide Sande i 1933. Længde 7.84, bredde 2.8 meter. Motor: Bukh 10 HK fra 1965.

”Victoria” er en dejlig båd, og den sejlede tæt og upåklageligt under alle forhold. Der er altså intet i vejen med at sejle en sådan tur i en næsten 80 år gammel træbåd – eneste problem var elektriciteten ombord, som voldte mange kvaler. Thomas må dog indrømme, at det kunne have været rart med lidt mere plads til 3 mand i 8 uger.

Kanal/sluse-gebyret til Caledonian Canal var på ca. 1500 kr. den ene vej, og lidt mindre den anden vej. Personalet ved sluserne var utroligt venlige og hjælpsomme.

Navigatoriske overvejelser:

Der var nogen uenighed blandt besætningen om beregning af havnetider og dermed tidevandet i de forskellige sunde og havne. Jean-Louis og Carsten insisterede på at anvende diverse tabeller – og som Thomas beretter, så kunne de da i løbet af et par timer beregne den forventede strøm m.m., mens Thomas kunne få

tallene på et par sekunder ved at bruge det app, han havde købt til sin Iphone for et par hundrede kroner. Kun strømsvigt på Iphone’n kunne give lidt forstyrrelser.

På både ud- og hjemturen over Nordsøen mødte besætningen forbløffende få skibe – trods det, at man jo passerede flere større sejlruiter og fiskebaner. De eneste fartøjer man så, var supply-skibene til boreplatformene.

Se filmen fra turen på You Tube: <http://youtu.be/Amd2fobdoA0>

Springeren fremtidssikret

Af Eva Noer Kondrup

Det forlyder, at der ude i de lokale egne og måske især i nærheden af de større byer, er en svagt stigende interesse for klassiske både blandt ganske unge mennesker.

Det første forårstegn viser sig blandt springerne: jeg er bekendt med ejerskabet hos seks både ud af de i alt ni springere, der er bygget. Til almen oplysning er springeren en bådtype, som blev udviklet af M.S.J. Hansen i slutningen af fyrrerne, og som kom til at markere afslutningen på spidgatter-æraen. Springeren blev konstrueret efter moderne ønsker om lidt slankere linier end den klassiske spidsgatter, som jo i sig selv var en raffineret version af den brede fiskejolle, kragejollen. Det handlede også om sejlegenskaber, hvad hurtighed angik, uden at gå på kompromis med rummeligheden eller det spidsmåsede udtryk, som jo dog netop stadig brillerer ved sin rundhed og det meget lave fribord.

Der blev bygget i alt ni springere, hvoraf de tre første er mest berømte, da de populært kendes som »de tre musketerer«. Og det er her, solstrålehistorien tager sin begyndelse: idag ejes alle disse tre musketerer af helt unge mennesker af den slags, som nødtigt stoler på nogen over tredive: Nr. 1, »Aramis«, ligger i Sundby Havn og sejles og passes af søskendeparret Marianne og Thomas Emil Jensen. Nr. 2, »Porthos«, ejes af forfatter og bådebygger Peder Frederik Jensen (tjek hans blog!) og befinder sig, såvidt vides, på Lolland. Nr. 3, »Athos«, ejes af en flok tidligere Georg Stage-elever med Simon Wozniak Kristensen som ankermand og ligger i Københavns Sydhavn.

Således lutret ved, at min båds søstre forsat kan nyde søens vuggen i manne manne år endnu, har jeg hygget mig ved tanken om selv at være »en gammel springersejler«: vi har et fælles

ejerskab af nr. 6 »Passat«, hvor aldersnittet er ultimo 40, og så er der selvfølgelig »Tjandi«, nr. 8 med Søren og Lenda Walling ved roret, men de er ikke så gamle heller. Tjandi har iøvrigt netop fået afmonteret sit skab i den oprindelige aptering, Søren har valgt at bygge lidt om nede om læ, og er ved at montere garnering. »Tjandi« er nu hjemmehørende i Kerteminde.

En dag står jeg så lidt halvsøvnigt og passer boden for DFÆL i Bella Centret, og hører med et halvt øre, at Birte Molbech, vores kasserer, passiarer med et ungt par ved disken. De er tydeligvis på nippet til at blive medlemmer af vores forening og interessen lyser ud af deres ansigter sammen med en vis andægtighed, de er garanteret nybagte træbådsejere?



Porthos, en af de tre musketerer, på land for en grundig klargøring

Bevaringsværdigt lystfartøj?

Kulturhistoriske aspekter i praksis

Af Tom Rasmussen

Skibshistorisk konsulent, Skibsbevaringsfonden

Når Skibsbevaringsfonden har givet en båd status som bevaringsværdigt fartøj, har bådejeren samtidigt accepteret, at vedligehold og istandsættelser fremover skal ske indenfor nogle bestemte rammer. Men det er ikke altid så simpelt, som det umiddelbart kan lyde. Måske har ejeren nogle personlige præferencer, der ikke harmonerer med de historiske fakta. Men uden en positiv holdning til de kulturhistoriske retningslinjer, der er knyttet til en bevaringserklæring, har bådejeren ”en dårlig sag”.

En restaurering/istandsættelse medfører ofte, at gamle brugsspor forsvinder; autenticiteten bliver ”restaureret væk” og erstattet af en ny form for autenticitet. I flere tilfælde har Skibsbevaringsfondens oplevet, at der intet gammelt har været tilbage af den båd, der blev i stand. Det er derfor afgørende, at en restaurering/istandsættelse sker under kontrollerede forhold således, at båden i sig selv vedbliver at være et minde fra den tid, den blev skabt i og beholder sine spor fra fortiden.

Hvis en båd har fået officiel bevaringsstatus, er det en forudsætning, at dens fremtidige bevaring sker efter nogle nærmere definerede kulturhistoriske retningslinjer. I praksis vil det sige, at istandsættelse, vedligehold og større eller mindre udskiftninger følger princippet om at det, der bliver skiftet ud, erstattes af noget helt identisk. Dette indebærer, at det skal være af det samme materiale i den oprindelige kvalitet, have den samme håndværksmæssige udførelse og have en overflade, der harmonerer med den tid, båden repræsenterer.

Indenfor skibsbevaringen i Norden er man i stigende grad skeptisk til at anbefale en tilbageføring af bevaringsværdige fartøjer til oprindeligt udseende. Ved en tilbageføring vil gamle brugsspor ofte gå tabt. For at båden skal kunne være en troværdig historisk kilde, er det efter



Simon Bordal Hansen har udført et smukt bevaringsarbejde med at føre »Spray« tilbage mod dens oprindelige skikkelse

dagens konvention derfor relevant at anbefale bevaring af båden sådan som den fremstår. Da vil bådens historie kunne læses af den kvalificerede tilskuer.

Det kan ofte være svært at finde historisk materiale for et nærmere defineret tidspunkt eller tidsrum i bådens historie. I hvilken grad det er kulturværnfaglig forsvarligt at anbefale en tilbageføring, må derfor komme an på en individuel vurdering.

I det bevaringsfaglige fundament ligger det således, at alt arbejde bliver udført på grundlag af grundig forudgående dokumentation. Der skal foreligge meget gode grunde til for at acceptere at afvige fra de specifikationer, dokumentationen giver. Dette er vigtigt, fordi gæt og eventuelle misforståelser som er gjort på en båd ofte bliver betragtet som etablerede sandheder ved istandsættelse af andre, tilsvarende både.

Den kulturhistoriske fortællerværdi bør, så vidt muligt,

fastholdes i løbet af restaureringsprocessen. Det vil sige, at der skal arbejdes efter den hovedregel, at så lidt som muligt af oprindeligt eller eksisterende materiale skal udskiftes.

For istandsættelse af bevaringsværdige fartøjer har Skibsbevaringsfonden udarbejdet følgende retningslinjer:

Arbejdet skal være:

- virkelighedstro, hvilket vil sige, at båden i det ydre kommer til at fremtræde som netop denne type fartøj har set ud i en nærmere defineret periode;
- materialetro, hvilket indebærer, at istandsættelsen udføres med datidssvarende materialer. Eg skal erstattes af eg, beg og værk med beg og værk, messingskruer med messingskruer, bomuldsdug med bomuldsdug osv.;
- håndværkstro, således at alle detaljer såsom beslag og rigning er udført med den tidstypiske forarbejdning og form. De udskiftede dele skal være nøjagtige kopier af de gamle og med de samme dimensioner.

Hvis arbejdet afviger fra disse hovedprincipper, kan Skibsbevaringsfonden efterfølgende nægte at acceptere arbejdet og inddrage fartøjets bevaringsstatus.

Kravene til materialevalg og håndværk gælder ikke bare for istandsættelser, men også for vedligeholdet. Hvis en båd bygget f.eks. i 1925 skal fremstå med en kulturhistorisk troværdighed anno dette år, skal der anvendes materialer og metoder, der var i almindelig brug på den tid. Så snakker vi principielt om linolje, lakmaling, fernis, mønje og den silkeblanke overflade. Man skal afstå fra fugemasse, rustfrit stål, epoxy og polyurethanelak. Hvis båden skal fremstå som efter en ombygning i 1960-erne, er det denne tid, der er bestemmende for materialevalget. Da var tokomponentlim, alkydmaling og malerrulle, terylenesejl og tufnol-blokke og andet "moderne" kommet på markedet, og dette skal afspejles i bådens fremtoning.

Sagt med andre ord er der ingen nemme genveje. Lige så lidt man sætter forkromede fælge fra "Så kører det for dig"- T. Hansen, lige så lidt sætter man vel en alu-mast på en meterbåd fra 1910? Det handler kort og godt om historisk troværdighed. Eller...?

DFÆL på bådudstillingerne

Foreningen viste flaget både ved Fredericia Boat Show d. 25-27. februar og ved Både i Bella d. 11-20. marts.

To meget flotte stande vakte behørig interesse – ikke mindst takket være de flotte både, som medlemmer havde stillet til rådighed.



Den smukt genskabte 15 m² kutter "Fønix" skinnede i Frederia



Petterson-motorbåden "Sesam" og BB11'eren "Bergliot" var trækplastre i Bella.



Med Abelone til Thyborøn 2010

Fra Folmer Teilmann med Kosterbåden "Abelone 3" fra Svanemøllehavnen i København har vi fået en beretning om hans og Katalins sommerferietur. Vi bringer her et udpluk fra beretningen – resten kan du læse ved at gå til DFÆLs hjemmeside og finde linket til den i Artikelbasen under "Beretninger".

Onsdag den 21. juli.

Kl. 10 afgang, ud af havnen for motor, men straks sættes der sejl, og vi bruser afsted gennem det smalle Feggesund, over Thisted bredning og ned mod Vilssund-broen, som åbner sig beredvilligt.

Vi bruser videre ned mod en lille vig, hvor Dansk Sejlunion har udlagt en bøj. Den haper vi, så frokosten kan indtages under civiliserede forhold. Katalin kaster sig bagefter i bølgerne og får en forfriskende dukkert. Bøjen slippes igen, dog ikke før der er taget et reb i storsejlet, idet vinden er frisket til ca. 10 m/sek. Vi må krydse, men sejlløbet kringler sig så tilpas, at det passer til benene. Vi skal til Jegindø, som vi har fået anbefalet i høje toner.

Ved anduvning kan vi se 5-6 små limfjordssjægter vippe rundt uden for havnen; de viser sig at være museumsbåde, som er ude på den ugentlige kapsejlad. Træbåde

er efterhånden en sjældenhed, og selv føler man sig da også som en kustode, når den obligatoriske bemærkning falder fra molen: "Er det ikke et meget stort arbejde at holde sådan en båd?" Da klokken efterhånden er over 19 opgives enhver tanke om proviantering, så vi klarer os med lidt pasta, skinke og æg. Havnen er ikke så charmerende, men vi får en fin plads inderst inde.

Torsdag den 22. juli.

Vi må finde ud af, hvad der er så charmerende ved Jegindø, så vi traver en længere tur ud over landskabet, forbi rodede husmandssteder, dårligt vedligeholdte småhuse og en del minkfarme ikke at forglemme. Det forklarer den mindre behagelige lugt, der til tider hviler over havnen.

Vi finder langt om længe frem til øens købmand, som i modsætning til den i Amtoft har et meget begrænset udvalg. Lettere desillusioneret vender vi tilbage til havnen. Katalin går op for at besøge Æ Flyver hus, og hun beretter om et egentlig ganske interessant minimum. I mellemtiden har jeg besluttet, at vi hurtigst muligt skal sejle videre. Efter en hurtig frokost kaster vi los, navigerer forbi Jegindø tap og står ned mod Oddesund-broen. Foran os er der en enlig tysker, der også skal igennem broen. Vi når akkurat broåbningen ved hjælp af alle sejl og fulde omdrejninger på motoren. Katalin når at

spotte et par sæler i forbifarten. Tyskeren sejler i rasende fart i sin lille racer, vi kan dårligt holde trit med ham selv om motoren stadig går. Inden Lemvig krydser han ind mod land, mens vi fortsætter ud i Nissum bredning, for nu skal det være.

Vi vil nå Thyborøn og de næste dage loves der stærk vestlig vind. Der skal et par lange kryds og en del ængstelig spejden til, før vi finder det omhyggeligt afmærkede løb forbi Cheminova monstrøse bygninger og en række kæmpe vindmøller.

For motor potter vi gennem den gravede rende, der er bestemt ikke plads til at krydse, og selvom vi er heldige med strømmen, tager det alligevel over en time, før vi er fremme. Havnen er enorm, og vi skal op i det nordligste bassin, hvor der er god plads til lystbåde.

Vi lægger til med stævnen mod vest, og kun en mur skiller os fra Vesterhavet (sådan da). Desværre er alle køkkener i hele byen lukkede, før vi begynder at opsøge dem, så vi må nøjes med forefaldende dåser fra nødlageret og en øl i kockpittet. Vejret er i hvert fald skønt, og solnedgangen over havet ikke så ringe.

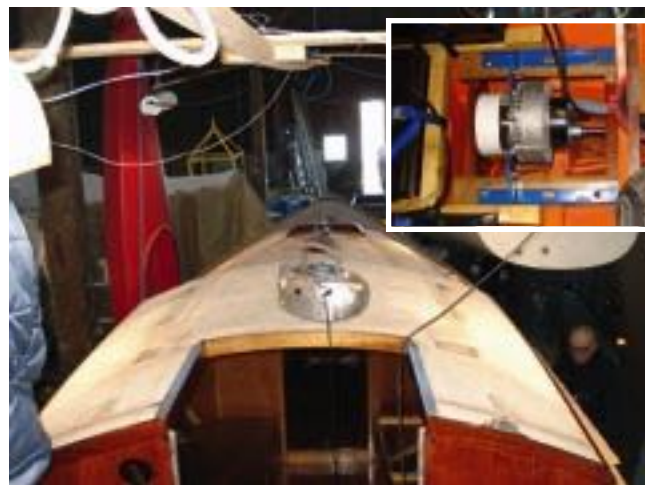
Folmer Teilmann



Abelone i DS-bojen

Åben båd i Præstø: Et forårskig ned i to dejlige folkebåde

Af Eva Noer Kondrup



Søndag den 6. marts var en perledag med masser af sol, omend en kølig nordenvind mindede om, at det endnu ikke var helt forår endnu.

På Præstø Havn i et af de gamle skønne pakhuse havde Niels Frede og Ebbe med hhv. "Luna" og "Maj" inviteret alle interesserede ombord.

Det havde fået folk af huse: vi var 13 gæster, og nød timevis af dejlig samtale og studeren af de velholdte fartøjer.

En sensationel attraktion på "Luna" havde særlig bevågenhed: den indenbords elmotor.

Niels Frede blev krydsforhørt om motorens kapacitet, han demonstrerede den faktisk, og om opladningstid, batterikapacitet, vægt, faremomenter og om dagliglivet med en elmotor ombord.

Vi sluttede besøget med en ordentlig omgang kaffe-bord i Sejlklubbens lokaler, også et hyggeligt træhus, som nogen havde doneret.

Hurra for alle de gode initiativer vi var vidne til.

Og jo da: vi er flere der nu drømmer om en indenbords elmotor.

Rylen af Frederikshavn



Når man har haft den samme træbåd i over 20 år er det som at se tilbage på et langt ægteskab, når man sidder hjemme i stuen vinterdage og længes efter forår og vand under kølen.

Af Jan Nielsen

Rylen og jeg følges ad i alder. Vi er begge en årgang 1956. En ganske god årgang, hvis jeg selv skal sige det. Nu er jeg ikke gået voldsomt op i Rylens historie før vi lærte hinanden at kende. Men jeg ved da, at hun er bygget i 1956 på Fur. Hun har sejlet i Aalborg til først i tresserne, indtil hun blev købt af en Frederikshavnsk bankdirektør for den nette sum af en ny Folkevangsboble. Dengang var hun Frederikshavns største lystyacht. Da jeg købte hende i 1990 havde hun stået på land i fire lange år efter bankdirektørens død, og det er aldeles ikke befordrende for en dame på den alder.

Det var kærlighed ved første blik, da jeg første gang lod øjnene glide hen over hendes slanke linjer og stolte skrog. En passende størrelse (31 fod) til en lille familie på

fire. Efter lange forhandlinger lykkedes det mig at få lov at købe hende mod at love, at jeg ville passe godt på hende. Og jeg har passet på hende lige siden. Hun blev renoveret, fik fire køjepladser, fik ny større kaleche så pladsen ude agter kunne udnyttes optimalt. Og siden da har hun gennem snart mange år trofast befordret os til og fra den svenske skærgård i vore alt for korte sommerferier.

Dengang var GPS ikke særlig udbredt, så navigationen over Kattegat foregik med kort, kompas, ur og en transistorradio, så vi kunne pejle os frem og se om overfarten gik planmæssigt. Det er lidt nemmere nu, hvor Rylen er blevet udstyret med GPS.

Det er blevet til mange oplevelser op gennem årene. Som dengang vi i halvsnaldret vejr gik i stå seks gange på vejen tilbage fra ferie. Den tredje gang spurgte den ældste datter: "Far... Er det nu vi skal bruge den der radio og kalde efter hjælp?". Det viste sig at være forurenede diesel der stoppede filteret, så den klarede vi selv. Eller som dengang det, i løbet af en halv time, blæste op fra vindstille til 17 m/s, og endte med 22 m/s inden vi nåede Hirsholmene. Turen over Kattegat plejer at tage 6 timer. Men den nat måtte vi bruge 9 timer. Det var hårdt for den gamle dame. Somme tider piskede skruen frit i luften. Træet gav sig så der kom sprækker i malingen langs hele fribordet. Der røg et spir så hun tog lidt vand ind. Men robust som hun er, klarede hun også det. Men for det meste har det været dejlige oplevelser. Sol, stille og varmt badevand. Små øde skærgårdsøer. Dejlige ture over Kattegat både dag og nat. Is til ungerne en varm sommerdag. Ja, jeg kunne blive ved. Så mon ikke Rylen og jeg oplever både at fejre sølvbryllup og mere til, inden vore veje engang skal skilles.

Træbåde er vist en livsstil. Og åbenbart en livsstil der smitter. Min yngste datter er nemlig gået i hendes farfars og mine fodspor, nu da hun har overtaget farfars træbåd. Så nu står vi ved siden af hinanden, som jeg og min far gjorde førhen for at klargøre bådene til denne sommer.

DFÆLe-Shoppen

Nu er foråret over os. Har du kigget din sejlergarderobe efter?

Tjek vores hjemmeside og bliv lige så flot som vi andre DFÆLsejlere – og båden.



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

Sæt kursen mod Odense Sejlklub

Odense Sejlklub inviterer DFÆL til sommerstævne i anledningen af klubbens 100 års jubilæum.

Alle sejl er sat, for at vi skal få et godt og hyggeligt sommerstævne. DFÆL håber, at rigtig mange vil møde op og nyde nogle gode dage i Odense Sejlklubs hyggelige havn på Stige Ø.

Tilmelding enten på hosstående blanket – eller på hjemmeside: www.defaale.dk, hvor tilmeldte både også kan ses.



Stumpemarked ved sommerstævnet i Odense fredag den 9. juli kl. 10.00

Kom og se om der er noget du kan bruge, eller sælge hvad du har tilovers.

Program:

Torsdag d. 8. juli

Stævnet starter klokken 16 med standerhejsning, moleøl og velkomst. Om aftenen tændes den store grill, så der bliver mulighed for at spise sammen enten på havnen eller i teltet, der er opslået i umiddelbar nærhed af havnen.

Fredag d. 9. juli

Efter den fælles morgenmad i klubhuset er det tid til bedømmelse og måling af både og stumpemarked åbner.

For dem, der har lyst til en tur til Odense, vil der være arrangeret byvandring med guide, der vil også blive mulighed for at handle.

Om eftermiddagen afholdes årets sommermøde, herefter vil der blive eskadre-tur til Odense, så det bliver muligt at vise vore fine både frem.

Om aften vil grillen igen blive tændt.

Lørdag d. 10. juli

Efter fælles morgenmad i klubhuset er der kapsejlads, og for dem, der ikke sejler kapsejlads, er der tursejlads for motorbåde.

Lørdag aften er der festmiddag i klubhuset med uddeling af Harpunlog, plaketter mm.

Søndag d. 11. juli

Efter fælles morgenmad og præmieuddeling for kapsejladsen hales DFÆLs stander ned, og vi siger farvel til Odense.

Odense Sejlklub har til huse på Stige Ø, på den nordøstlige side af Odense Kanal. Postadressen er : Østre Kanalvej 10, 5000 Odense C. 55°26.42 N 10°25.47 E

Tilmelding til sommerstævnet i Odense



Vi kommer

Bådens navn: _____ = **300 kr.**

Type/klasse: _____

Længde: _____ Bredde: _____

Sejl nr/mærke: _____ Hjemsted: _____

Ejer: _____

Adresse: _____

Post nr./by: _____

Telefon dag: _____ Aften: _____

Antal voksne à 350 kr.: _____ = **kr.**

Antal børn under 16 år à 150 kr.: _____ = **kr.**

Deltagergebyr. Samlet pris for båd og besætning: _____ = **kr.**

Vi vil gerne have båden bedømt: _____

Vi deltager i kapsejladsen: _____ NNL mål: _____

Ønsker at sejle kapsejlads uden spiler: _____ Hvis ja sæt X

Vi vil gerne have båden målt efter NNL: _____

Medsend gerne måleskema: www.defaele.dk/foreningen/nnl.htm
Spørgsmål til NNL: Jørgen C. Heidemann

Deltagergebyr betales på konto nr. 1551-0003607755

Alle både der har betalt og er tilmeldt rettidigt
modtager en flaske vin til festmiddagen.

Bindende tilmelding senest d 24. juni til:
DFÆL
Ove Juhl
Udbyvej 37, 4780 Stege
Tlf. 55388631
Email: post@oju.dk

Linselusen "Sesam"

Det er svært at holde øjnene og fotografiapparatet fra Petterson-motorbåden "Sesam" når man møder den. Dens lækre og yndige former er iøjnefaldende elegante – selv afviserbøjlen under skruen og roret udviser ynde.

Af Stig Ekblom

Ejerne har haft et stort arbejde med at få båden i forsvarlig stand siden overtagelsen i 2008 – og i 2010 vandt den "Skruen" ved træffet i Sundby. I marts 2011 blev "Sesam" sammen med BB11'eren "Bergliot" brugt som blikfang på DFÆL's stand i Bella Center, og det kaldte mange besøgende til. Bådmagasinet bragte en flot artikel om "Sesam" i decembernummeret 2010 og viste dejlige billeder. Så vi må da også have noget om denne berømmelse her i vores blad.

Vi aftalte et møde med ejerne Anders og Peter i båden på Langeliniehavnen i København for at høre mere om deres tilværelse med "Sesam". Det var vidunderligt vejr, og "Sesam" lå der så yndig og tog imod os, men blottet for alle sine fittings, der er skruet af og sendt til fornikling.

Vi snakkede om løst og fast – Anders fortalte at "Sesam" oprindeligt er bygget uden vindspejl – sådan var Pettersons både dengang. Anders anslår at båden er bygget indenfor årene 1915-20.

Anders fortalte også, at Petterson i sin tid lavede alle tiders mediestunt for sine både ved at sejle Norden rundt i een – naturligvis uden vindspejl. Til gengæld var der lavet et telt agterst i cockpittet, så medsejlende journalister kunne sidde i nogenlunde læ under deres rejse. Båden sejlede altså fra Sverige op langs Norges vestkyst helt op gennem Barentshavet og ned vistnok til Varangerfjorden, hvor båden så blev læsset på et tog og kørt ned til Den Botniske Bugt for så at fortsætte rundturen til udgangspunktet. Båden klarede sig fint i al slags vejr, og således



Man føler sig som en millionær, når man er på havnerundfart med "Sesam" i Københavns Havn. Alle stirrer som om vi er berømtheder på tur – men det er jo "Sesam", der er øjenfangeren...

beviste Petterson at hans motorbåde var særdeles sødygtige og troværdige fartøjer.

Jeg spurgte Anders om, hvordan han dog fandt på at kaste sig ind i sådan et projekt uden at have haft båd før overhovedet?

Anders fortalte, at han gennem nogle år havde haft lyst til at få en fin gammel motorbåd, og havde kigget efter svenske motorbåde på internettet. Den første han blev interesseret i 2006, kostede 100.000 Dkr, og var lidt større end "Sesam". Den havde agterkahyt og havde ligget på land 2-3 år, så man kunne kigge ud mellem bordene. Anders var forelsket, men tøvede alligevel lidt. Da han fik taget mod til sig og ringede for at købe, fik han at vide at en anden var kommet forbi og havde købt båden på stedet.

I 2008 fik han igen øje på en Petterson-båd oppe på en ø ved Stockholm, og han tog sammen med sin ven Karim op og kiggede på den. Den så umiddelbart ud til at være i en bedre stand, men den gable lidt i nogen hjørner. Den



Da min kone, Marianne, og jeg var steget fra borde, fangede vi "Sesam" i linsen med nye rundtursgæster – her foran ubåden.

var til salg for 60.000 Dkr, men Anders og Karim opda-
gede nogle flere skader, blandt andet nogle løse bund-
stokke. Men de slog til alligevel – det skulle jo nødig gå
som med den første.

Anders lånte en trailer og lejede en Volvo i Malmö og
kørte op for at hente "Sesam". Båden lå på værftet på øen,
hvor "Sesam" havde boet. Da man drøftede de bøjede
bundstokke, udtalte værftsejeren, at det nok var sket, da
båden var sunket – ups, det havde køberne da ikke hørt
før. Man prøvede lige motoren af. Den kunne ikke starte,
sikkert også som følge af vandgangen. Men det klarede
værftsfolkene på to timer – så kørte motoren.

Hjem til Danmark på trailer

Turen hjem gik fint, og "Sesam" fik en midlertidig plads
på land i Lynetten, hvor de første reparationer kunne
blive foretaget. Man skrev rundt til de københavnske
havne – og fik en mulighed for at kunne få en lejet plads i
KAS – og herved at få kontakt med træbåds miljøet der.



*"Sesam" i Bella – den fik en gang lak på stedet aftenen inden udstillingen
åbnede, så der duftede herligt af rigtig båd, da gæsterne kom til. Læg mærke til
den formfuldendte afviser under skruen og roret.*

Det var blevet klart for de nybagte bådejere, at der
ventede mange store opgaver – og det fik Anders' kam-
merat Karim til at springe fra. Han købte i stedet en
plastikbåd, som han nu sejler rundt med. Anders oplyser
dog, at der skam er noget mahogni i overbygningen...

Det var gået op for Anders, at det vist var et alvorligt
ovestykke, han havde kastet sig ud i. Han og Karim
havde skrevet rundt til de Københavnske Træsejlere om
gode råd, og fået kontakt med Erik Skovgaard Jensen, der
jo var primus motor i den heroiske indsats med restaure-
ringen af 6-meteren "Oui Oui".

Erik udpegede en sprængt samling i kølen som
årsagen til de bukkede bundstokke og det livlige vandind-
tag.

Han fremskaffede og monterede en rustfri stålskinne
til at stabilisere kølen med. Desuden blev der skiftet to
bundstokke og repareret en del knækkede svøb.

I mellemtiden havde Anders fundet sin nye kompagnon,
nemlig hans gamle ven Peter, der i flere år ligeledes



Et kig ud i forkahytten på "Sesam" – snævert, men så charmerende. I forbindelse med reparationen af stævnen pillede Peter og Anders det gamle skab ud – så kan der bedre komme luft til fremover.

havde kigget efter svenske motorbåde. Efter lidt overtalelse og overvejelse gik Peter ind i makkerskabet – en vurdering blev foretaget og anparterne ordnet papirmæssigt korrekt.

Peter har i sin tid arbejdet med møbelrestauration og har dermed tilført bådprojektet håndværksmæssig ekspertise – selvom træarbejde på både adskiller sig kraftigt fra møbler. Men han har blandt andet lænet sig op ad litteratur som den svenske "Träbåtsrenovering".



Peter og Anders tager imod "Skruen" i Sundby 2010



Transporten hjem til Danmark med lejet trailer og bil

I denne vinter er der blevet udskiftet en del træ i stævnen, så den nu er blevet stabiliseret og fremstår smukt.

Ude på bådudstillingen konstaterede jeg, at der var udført en for mig ukendt, men særdeles vellykket skarring på det øverste bord helt fremme i stævnen. Det forreste af stævnen stod ulakeret ude på udstillingen, så her kunne man aflure metoden. Men efter lakering er det helt usynligt. Skarringen følger træets åretegning og er brudt op i flere små, krumme lus. Bestemt en metode værdig til efterfølgelse – se Peters anvisning her på siderne.

Efter den megen snak foreslog Anders og Peter at vi sejlede en lille tur. Motoren, en 24 HK 4-cylindret Albin 041 fra 1956, blev startet efter alle kunstens regler – der er noget i vejen med starteren, så man må kortslutte startrelæet med en skruetrækker – men så sprang motoren også i gang og kørte fint. Vi sejlede over havnen og ind i Christianshavns kanaler – hele vejen igennem under de lave broer og ud i havnen igen – og tilbage til Langeliniehavnen.

Det var tydeligt at "Sesam" vækker opsigt overalt, hvor den viser sig – alle vegne kigges der og peges ud mod båden. En hel havnerundfartfuld turister måbede og knipsede løs, da vi passerede dem. I fin stil anløb vi Langeliniehavnen igen – og så kom der nye gæster til "Sesam".





Vi sagde tak for en herlig dag med en herlig båd til dens herlige ejere.

Anvisning på Peters special-lus:

På fotoet til venstre ses resultatet, og på foto til højre har Peter vist med påførte skygger, hvordan han har udformet lusene, så de er helt usynlige.



Åben båd hos Københavns Motorbåds Klub den 17. april 2011

Motorbådene, som har vinterophold på KMK' plads, var gået sammen om at invitere til åben båd på en dejlig solrig søndag. Vi var mødt en små 10 stykker op og dertil kom alle bådenes ejere.

7 motorbåde af meget forskellig karakter lå næsten side om side i hver deres teltoverdækning. Det betød at vi kunne gå afslappet rundt hver for sig eller i små grupper blandt bådene, hvor ejerne gladeligt fortalte anekdoter om deres både og viste detaljer frem.

Vi oplevede alt fra den 37 fod lange og 3 meter brede Chalup "Nauta" der var i gang med at få skiftet en del af skandækket, til den elegante C.G. Petterson båd "Mette-Sophia" fra 1914. De var alle så småt ved at være klar til årets søsætning. Dog var der en "mindre" Chalup "Brit" på 30 fod der manglede en del, før den er klar til søsætning (måske ét år eller to), men den er på vej og det der var klar, så forrygende godt ud.

Derudover var der den fantastisk smukke åbne kavelbyggede "Dione" som er restaureret fra A til Z. Vi fik set de to typiske snekker "Freja" og "Celibra", der begge er i god stand.

En skøn dag for os motorbådsejere, en plads med så mange og så forskellige smukke både. Dagen sluttede som det bør, med kaffe og kage i klubhuset.

Stor tak til alle træbådsfolkene hos KMK.

Anders Rugaard



»Brit«, en motorchalup på 30 fod bliver gjort grundigt i stand af ejeren, der ses yderst til højre

Generalforsamlingen:

DFÆL holdt sin årlige generalforsamling i Odense den 27. marts 2011

Det var Odense sejlklub som lagde lokaler til arrangementet, så her kunne de fremmødte benytte lejligheden til at besigtige rammerne for vores kommende sommerstævne, som finder sted i Odense Sejlklub i dagene 7.-10. juli 2011.

Mødet blev gennemført i en gemytlig stemning, og een af tingene der blev drøftet var at indføre en kalender med bådlivs-billeder taget af medlemmerne med ét billede for hver måned, som skal udsendes som tillæg til novembernummeret af bladet eller sammen med girokortet.

Desuden blev det evigt tilbagevendende problem om forladte træbåde på havnene løftet. Der går stadig for mange fine både til – og det må vi gøre noget ved.



Jørgen Heidemann takkes for et langt og dygtigt arbejde og samarbejde i bestyrelsen. Jørgen fortsætter dog som måler.



På generalforsamlingen blev det foreslået, at vi laver en kalender med udvalgte billeder. Her ses et udkast.

Valgene:

Jørgen Heidemann ønskede ikke genopstilling, og vi kan derfor byde Carl Mangor fra Svendborg, velkommen i bestyrelsen. Catja Beck-Berge blev genvalgt, og som nye bestyrelses-suppleanter byder vi Ole Toft og Poul Klentz velkommen, og glæder os til samarbejdet.

Odense Sejlklub havde arrangeret en hyggelig frokost. Efter generalforsamlingen vises film fra sommerstævnet i Præstø fra 1990, og hertil kunne der nydes både kaffe og godt hjemmebag.

Tak til Odense sejlklub for godt værtskab ved generalforsamlingen - vi glæder os til gensyn på årets Sommerstævne.

Se referatet fra generalforsamlingen på DFÆLs hjemmeside.

Nyt fra Danmarks Museum for Lystsejlad:

Årets særudstilling: Folkebåden



Carl Ove Thor og Jørgen Heidemann på tur med Gill

Som Carl Ove Thor fortalte på generalforsamlingen i Odense, bliver årets særudstilling om Folkebådens udvikling.

Vores ellers så trofaste fremmøder til træffene, muse-ets egen FD2 "Gill", skal derfor dette år stå til offentlig beskuelse på udstillingen sammen med glasfiber-folkebåden FD1099 "Kluk II" fra Kerteminde.

Der bliver mulighed for at få masser af interessante oplysninger – og også for at beundre Midtffyns Modelbådsklubs fjernstyrede model-folkebåd i størrelsen 1/6.

Verdens første Bianca 27 nu på Museum

Fra Bianca 27-klubben har vi fået efterretninger om, at plug'en til over 600 Bianca 27'ere ankom til Danmarks Museum for Lystsejlad på Valdemars Slot tirsdag den 22. marts 2011. Det er planen, at den i lystbådshistorisk sammenhæng unikke træbåd så vidt muligt skal føres tilbage til sin oprindelige stand.

Båden blev bygget som en helt normal træbåd i 1965 på Stige Ø bådebyggeri i Rudkøbing, men med det formål at lave en støbeform til masseproduktion af båden i glasfiber. Efter fuldendt dåb blev båden færdigapteret og solgt, og har sejlet i mange år. Da dens sidste ejer gennem 20 år, Poul Holm Jensen, døde i januar 1011, blev båden doneret til museet af de efterladte.

Nu skal glasfiberen fjernes fra skrog og ruftag af frivillige fra Bianca-klubben – og båden sættes i tip-top stand. Nogle af de frivillige er de oprindelige byggere af båden, nemlig Per Munch Hansen og Poul Tom Hansen, begge fra Rudkøbing, så restaureringsprojektet er i trygge hænder.

Vi ser frem til resultatet.



Bianca 27 nummer 00 ankommer til Danmarks Museum for Lystsejlad.

Flere sommerstævner

Skærgårdskrydsertræf: Schlank und Rank 2011

Der er gang i den blandt de tyske træsejlere. I dagene 1-3. juli 2011 afholdes der Skærgårdskrydsertræf i Lemkenhafen på Femern – men også andre både end skærgårdskrydsere er velkomne.

Det bliver sikkert en fantastisk oplevelse, og så kan det jo lige nås på vejen DFÆLs træf i Odense d. 7.-10. juli

Gå selv ind på <http://www.schaerenkreuzer.info/schlank-und-rank-2011> og se de nærmere forhold – herunder det spændende program og tilmelding



Sommertræf for Fjordsejlerne

Der er måske endnu mulighed for at deltage i Fjordsejlerne og Orø Bådelaug's træf på Orø i dagene 3., 4. og 5. juni 2011. Alle der sejler lystbåd af træ er velkomne. Træffet er gratis. Man betaler selv havneafgift og mad.

Gå ind på <http://fjordsejlerne.dk/sommertraf2011.htm> og se mere om arrangementet



Medlemsnyt

Har fået båd:

"Icalaua" Snekke

Oluf Kikkenborg
Ribelandevej 59
6100 Haderslev

"Ohøj" Spidsgatter

Per Magh
Dalsvinget 5
8270 Højbjerg

Nye medlemmer

"Ellen" 26 m² Spidsgatter

Jannik Jensen
Høje Bøge Vej 40, st.
5700 Svendborg

"Liva" Motorbåd

"Rhea" Sejlbåd

Tommy Allund
Louisenlund 5
8660 Skanderborg

"Mette-Sophia" Chalup

Svend Aage Schiermacher
Strandgade 14, 2.tv.
1401 København K

"Anna Lisa" Kystkrydser

Lars Vestergaard Christiansen
Brohusvej 10, st.tv.
2200 København N

"Victoria" Motorbåd

Lars Boll
Papirfabrikken 16, 5.2.
8600 Silkeborg

"Ju-Hu" Kutter

Per Hundrup
Solsbækvej 44
9300 Sæby

"Taja" Platgatter

John og Kirsten Parby
Borrebyvej 46
2700 Brønshøj

"Kraka" Koster 32

Asger Eriksen/Sussi Berrill,
Fregatvej 28
4040 Jyllinge,

Støttemedlem:

Niels Ehrhardt
Strandvejen 276 B
2920 Charlottenlund



Foto: Morten Scheller

Månedens fugl Pibeand

Anas penelope

Pibeanden er udbredt i hele Norden med den største ynglebestand i Finland.

I Danmark ses den derfor mest som trækgæst, oftest i det vestlige Jylland: Vadehavet, Ringkøbing Fjord og Limfjorden's vestlige del.

Pibeanden har en stejl pande og hannen et meget karakteristisk rustbrunt hoved med gul blis.

Finsk kystkrydser, 1906

S/Y HIAWATHA, FINSK KYSTKRYDSE FRA 1906, TIL SALG
L 10,65 m B 2,32, dybgang 1,65, vægt 4t. Komplet sejlgarderobe,
komplet udrustet til såvel kap- som tursejls, inkl pantryudstyr,

4 køjer med hynder, regntøj, ubrugte tandstikkere etc. Johnson 6h
påhængsmotor, solpaneler, VHFradio, gummibåd, jolle, bojegrej, ja, ALT.
Sælges KUN pga af dårligdom og alder (besætningens).
3 skibshunde medfølger dog ikke, ellers alt.

Prisidé DKK 80.000

Ring og hør nærmere!

Vitus og Christina Gottlieb, tlf 7536 3503 el 4157 5503



EPIFANES
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

Vores kande polyurethane maling kan
nu fås i 450 specielle marine farver.

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

Epifanes polyurethane maling er som altid,
nem og simple at arbejde med.

Giver en ubeskrivelig hård og spejlagtig
fælgens overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer 100S440
Stærk fugtremende. Går i
sort, hvid og grå.



Limning

TDS serie af monterings- og
spandepoter for fasthold
limning af teakdek og andre
materialer.



Rengøring

TDS teak cleaner for effektiv
og miljø venlig rengøring af
teak dek og andre
materialer.



Vaskelak

Special primer TDS vaskelak
for ren finish af al
fugemasse, samt fastholdelse
af fuger frem fremtid.

**WEST
SYSTEM**
epoxy

Professionel epoxy til bådfolk!



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

Kontakt: HF Industri & Marine, Gøtlandsgade 6, 3700 Svendborg. Tlf. 62203311. www.hfmarine.dk

HF Industri & Marine APC

Pepita sælges



Pepita er en 36-fods ketchrigget spidsgatter med kanohæk fra 1936, den er tegnet af Berg til en tømmerhandler i Vordingborg som lod den bygge hos M. Møller i Skelskør. Tømmerhandleren leverede selv alt træet til båden og havde den aftale, at når der var leveret træ nok, skulle værftet påbegynde bygningen af båden, men de måtte kun bruge kærnetræet, resten måtte værftet selv beholde. Det resulterede i at værftet havde træ nok til at bygge joller af et helt år efter færdiggørelsen af Pepita

I 1946 blev tandlæge Lehmann, København, ny ejer af båden, han sejlede 24 timers distancesejlads i Øresund. Pepita var den første båd, der vandt jernplaketten i Øresund.

På en rejse til Amerika var Lehmann ude at sejle, der så han for første gang en sprayhood på en båd, den blev tegnet af og da Lehmann kom hjem, fik han støbt bronzebeslagene til træstativet. Pepita sejler stadig med den første sprayhood, der er lavet i Danmark.

Båden har været på mange rejser til Sverige, Norge og Skotland. Jeg købte Pepita i 1984 af Lehmanns datter. Den er præmieret flere gange for god vedligeholdelse i 1982 og 1992 (harpunlog) samt i 2006. Båden står nu fuldstændig, som da den blev bygget i 1936.

Alt udstyr medfølger.

Længde 10,80 mtr
Bredde 3,20 mtr
Dybgang 1,7 mtr

Pris: kr. 495.000

Kontakt Jørgen Jørgensen
E-mail: jorgen.inge@privat.dk
Tlf.: 32514432



REPARATION & OMBYGNING BÅDBYGNINGSKONSULENT

Bådebyggeren tilbyder:

Aptering
Forsikringsskader
Skibstømrerarbejde
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

Østersø 6 meter

Længde: 8,2m
Brede: 2,12m
Dybgang: 1,32m
Deplacement: 3 t
Byggeår 1945

Konstruktør: Jac M. Iversen (tegnet 1943)
Bygget: Østhammer bådebyggeri, Stockholm, Sverige

Oregon pine på eg
Jernkøl
Bermuda rig
Indenbordsmotor: Svensk Göta, benzin 10HK (ca. 1985)

Fine slanke linjer, og gode sejlegenskaber. Blev oprindeligt bygget til Svensk direktør Harry S. Nystrom, som anvendte den aktivt til kapsejls i Stockholm i slutningen af fyrrerne.

Nuværende ejer har siden 2003 foretaget en række projekter på båden. Projekterne og flere billeder ses på bådens egen hjemmeside www.ebana.dk.

Aptering: Pantry med to gasblus, 2 køjer med springindlæg, 1 klappkøje i forpick, landstrøm. Motor trænger til renovering, og der er stadig projekter for den, som måtte have lyst.

Medfølger:
2 stk. ældre dacron storsejl, 2 stk. genua.
Bomuldssejl anno 1953 med originalt sejlnummer og spiler ej anvendt af nuværende ejer.
Fendere, Tovværk, anker + ankertov



Elektrisk lænsepumpe
Nyere bådstativ
Originale dokumenter, byggebeskrivelse samt tegninger
Hjemmeside kan overtages, hvis det ønskes.
Sælges med vemod grundet køb af større træbåd.

Båden ligger i Svanemølle havn.
Kontakt via hjemmeside www.ebana.dk,
E-mail: cbb@hotmail.com Telefon: +45 40263839

Aquila sælges

Båden er 9,7 m. lang, 2,3 m bred og med betonkøl.

Over vandlinjen er fribordet fint, men under er den reparationsklar.

Der medfølger en komplet rig. Mastehøjde 11,3 m
bomlængde 4,3 m med svane-hals og rullereb. Mast og bom er fine.

Jeg håber at i finder en ny ejer til denne fine båd da den har meget smukke linier.

Båden kan ses 10 km. fra Kolding
Pris: 5000 kr.
Jeg har mob. Nr. 22841210
Kjeld Hansen



Lynæs spidsgatter sælges

Særdeles velholdt og velsejlende
liebhaverbåd, bygget af Tom Jeppesen,
Lynæs, 1971.
Samme ejer i 35 år

22 fod, spejlskåret eg på eg, flot teak-
dæk 2009. 4 køjepladser. 6 hk Yamaha
udenbordsmotor 2008.

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, klyver samt to spillere af lidt
ældre dato. Nyt tovværk 2010.

Geonav kortplotter, VHF, Lewmar
bronzespil, centerløfteskrog og rustfri
kølbolte. Bruceanker.
Solcelleoplader, landstrøm.
Sprayhood, cockpittelt og cockpitbord.
Kraftig bådovn, vinterstativ med
faconskåret pressenning.
2 blus Origo spritapparat, samt alt
andet udstyr til sejlklar båd inkluderet.
(vi skal ikke have båd mere)

Leveres nylakeret, bundmalet, søsat og
rigget.

Pris 116.000 kr.

Henv. Henrik Alling 25712323
el. mail: egnsmuseum@gmail.com



Sælges:

FD 59 »Påfuglen«

FD 353 »Sofie II«

Swellbåd »Ann Marie«

6 mtr R DEN nr. 62 1993 »Junie«

Lystbåd/træbåd 8,70 x 3,30 m »Sirius«

Teakdæk, 2 master med røde sejl,

50 hk motor

William Jensen

2027 7948



Joy sælges

(Båd nr. 0239)

31 fods sejl-kutter, årg. 1913.
L 9,25 m, B 2,35 m, D 1,5 m.

Fyr på eg, mahognicockpit og kahyt, 13 m limtræsmast af fyrretræ. Søgelænder og prædikestol i rustfrit stål. 7 hk Vire benzin indenbords motor. I 1979 blev skroget belagt med glasfiber, på Nyborg Bådeværft.

Udstyr: El læsepumpe, ekkolod, log, kompas, storsejl, forsejl, bomtelt, samt ældre bådvg. En båd der med få midler kan bringes i fin stand igen.

Pris kr. 20.000. Står i Struer.
Henvendelse:

Michael Ellebæk 41382828,
mail: serupgaard@mail.dk
eller Anders Christensen
20976878, mail: ac@pc.dk

Fendere sælges



4 hampefendere ubrugte,
perfekt til træbåd.
Længde 35 cm diameter 11
cm.

Se billeder på dette link:
<https://picasaweb.google.com/kimhalvtolv>.

Samlet pris kr. 1.200.
Henvendelse Kim Madsen,
København Tlf. 51290306
e-mail:
kim@madsen-holmen.dk



Spidsgatter, type Koster, fra 1957, mahogni på eg med teakdæk og dørk.
6,70 lang, 2,10m bred og stikker 1,1m.
Kahytten indeholder 2 køjepladser samt 2 sæt skuffer og stuepladser for og agter.
Der medfølger 1 år gammelt storsejl, samt fok, genua og spiler, 4 hk påhængs-motor, kompas, stort og lille anker, samt vintervogn .
Nedslag i pris ved handel mens båden er på land.

Pris kr 20.000
Erik Hjelmar
Sødalen 12, 2820 Gentofte, tlf 26233968

Spissgatter sælges

Årsmodell	1948
Lengde(ft)	35
Bredde	260
Dybde	200

Motormerke	Volvo Penta
Motortype	Innenbords
Drivstoff	Diesel
Vekt	6000
Materiale	Tre
Farge	Hvit
Sitteplasser	6
Soveplasser	4
Maks fart	9 knop

I piggen finnes toalett og to køyeplasser for barn.

Båten selges grunnet mangel på tid (til både seiling og vedlikehold), og bærer nok litt preg av dette. Masta fikk 5 strøk lakk i fjor, men skutesida kan nok få seg en puss ned til treverket snart. Det er hovedsaklig kosmetisk sett hun trenger en liten innsats.

Ved seriøs interesse, ta kontakt for ytterligere utstyrsinformasjon samt referanse fra båtbygger.



Båten kan sees på Framnæs i Sandefjord og ved Aker Brygge fra midten av mai.

post@olebrodersen.com
Fredrik Brodersen
N 4910 Lyngør, Norge

Vanitie er en 40 kvm spissgatter, konstruert av Sigurd Herbern og bygget i Skjebergkilen hos Iversen i 1948. Hun er 35 fot lang, 2,6 meter bred og stikker 2 meter. Masta på 17 meter er Norges første hule tremast. Hun har en 2,5 tonns utvendig jernkjøl og har et deplasement på 6 tonn. Seilarealet er på 75 kvm og garderoben består av storseil, fokk, genoa og gennaker levert av Doyle-Lyngør Seilmakerversted. Storseil og stagede forseil er støpte seil av typen D4. Vanitie er utstyrt med HELT NY Volvo Penta 3 syl. og en tre-blads Gori foldepropell.

Båten har fire gode køyeplasser (to stikkøyer og to nedfellbare køyer i salongen). Byssa er utstyrt med et Safe flame kokeapparat og kjøleboks.





Jollerne blev brugt i søroverslaget i Sundby

Ålborgjoller til salg

Velkendte ålborgjoller tegnet af Aage Utzon i år 1929 sælges.

Vi sælger to af vores fem ålborgjoller i søspejderforretningen Fribytterne Sø.

De unge trænger til nye udfordringer.

Bådene er bygget i eg og lærketræ og er meget velholdt, om vinteren har de stået indendørs, så der er ikke meget slid på dem.

Alt medfølger .

Storsejl – fok-genua – topsejl - alle skøder og fald – sprydstage og åre.

Længde	5,34 mtr
Bredde	1,18 mtr
Dybgang	0,76 mtr

Kontakt	theis michelsen
E-mail	theis_michelsen@hotmail.com
Tlf.	22566341



Tomsgårdsvej 19
2400 København NV
Tlf.: 333 25 666
Fax: 333 22 999
sbbu@sbbu.dk
www.sbbu.dk
Cvr.nr.179 37 219

SS Victoria 1 – er nu sat til salg.

"Victoria I" er en Dansk 7-meter S-yacht tegnet af A. Witt og bygget i 1918 til ingeniør Henckels på hans værft i Kalundborg. "Victoria I" tilhører i dag foreningen SBBU, og har gennem en årrække gennemgået en gennemgribende renovering, men der er endnu et stykke vej før hun igen kan boltre sig på havets blå bølger.



Stort set alt træværket i Victoria er udskiftet. Der er brugt adskillige 1000 kroner - Og adskillige 1000 timers arbejde på at bringe hende op på den standart, som hun fremstår i dag.



Pris. 58.000 kroner

Henvendelse:
SBBU - Tomsgårdsvej 19, st.
2400 København NV
Mail: sbbu@sbbu.dk
Telefon: 33325666

Sejlkutter SAMOA



Konstruktør: Robert Jensen
Byggeår: 1948
Bygget hos bådebygger Knudsen i Jyllinge

Længde: 9,75 m = 23 fod
Bredde: 2,48 m
Dybgang: 1,60 m

Mahogni på egespant, kravelbygget
Dæk, ruf og doghouse i teak
Mast/bom i oregonpine

Motor: 23 hk Volvo MD II
ferskvandskølet. Årgang 1988.
85 l rustfri dieseltank.

Sejludstyr: Storsejl med gennemgående
sejlpinde, krydsfok 1997, Genua 1990.
Nyt Easy storskødesystem

Udstyr: VHF SP Sailer RT2048
NASA CLIPPER dept/
NASA CLIPPER log
Raychart 425 kortplotter
med kort

Kompas, 2 ankre, El-lænsepumpe, håndlænsepumpe,
solpanel, bompresenning, cockpittelt.
Rustfri prædikestol og agterpulpit.
pantry med gasblus og rustfri vask.
110 l rustfri vandtank, toilet..

Ligger i Nyborg Lystbådehavn.

TIL SALG : KR. 98.000,-

RING: 4919 2265 Mail: permann@tdcadsl.dk

Bådoplysninger

Evt. båndnr.

Bådnavn:

Ex. navne:

Bådtype:

Bådebyggeri/byggested:

Byggeår:

Konstruktør:

Træsarter:

Længde:

Bredde:

Dybgang:

Displacement:

Sejlbåde:

Rigtype:

Sejlareal:

Sejlmærke:

Ex. Sejlmærker:

Motorbåde

Motor:

Både motor- og sejlbåde

Hjemhavn:

Sejklub:

Indsend gerne en kopi

Bemærkninger:

Brug evt. nyt papir

Evt. medlemsnr.

Navn:

Adresse:

Postnr. og by:

Telefon nr.:

Email:

Sendes til:

DFÆL, Birte Molbech

Holstebrogade 4, 3.t.v. 2100 København Ø

Email: register@defaele.dk

Medsend gerne foto og bådens papirer evt. digitalt eller i kopi

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

Fra vort flittige, men nys afgåede bestyrelsesmedlem Jørgen Heidemann har vi modtaget:

Skipperindens søstykker

Min viv, Signe, der nu det sidste par år har kunnet være mere med igen, når sejlerlivet nydes, har på det seneste fornøjet sig med at omsætte oplevelserne til malede billeder. Derhjemme, i det lille atelier, der blev plads til i baghaven. Ikke mens der sejles – det ville kræve et ganske anderledes stort fartøj at have plads til hele oliemalegrejet. Plus ”ro i skibet”, så der ikke bliver for megen slinger i penselen !

Vi har plukket et par stykker ud af samlingen:



”Styrbord !!”



”Mærkerunding”



ISSN 1902-0163