



DFÆL·*bladet*

Nr. 111 februar 2012

LILLE BÅD
stor glæde





Nr. 111, februar 2012

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
Oldermundsvej 29 st. tv
2400 København NV
Tlf. 3583 1261
marianne@defaele.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

Indmeldelse

www.defaele.dk
eller til foreningens sekretariat

Forside: *Finn Johannesen th. i "Puk" sammen med sin engelske ven, Chris Timms.
Året er 1961, hvor Finn købte båden for sine konfirmationspenge – og hans venskab med
både Chris og "Puk" består i dag, 51 år efter.*

Lokale initiativer

»Kort 112«

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

»Ø-havet«, Sydfyn

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

»Københavnske Træsejlere«

Catja Beck-Berge
Kildegårdsvej 42, 2900 Hellerup
Tlf. 3511 3839
Email: cbb@defaele.dk
Hjemmeside:
<http://www.kbh.traesejlere.dk/>

»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

Indhold

Tema: Små både	4
Hak jørgensen og »Viska«	5
Helsingørjollen »Trio«	8
BB-elveren »Bergliot«	10
Platgatteren »Puk«	12

Træbåds krydsord	15
-------------------------	-----------

70 år med folkebåden	16
-----------------------------	-----------

Til Rügen med »Passat«	18
-------------------------------	-----------

Christian X' Rita IV	20
-----------------------------	-----------

Lokale initiativer	22
---------------------------	-----------

Fjordsejlerne	22
----------------------	-----------

Motorfabrikken Hundested	22
---------------------------------	-----------

Frederikshavn	23
----------------------	-----------

Åbent værft i Roskilde	24
-------------------------------	-----------

Månedens fugl, Stor Præstekrave	24
--	-----------

Kongelig Classic 1855	25
------------------------------	-----------

Historisk: Decca	26
-------------------------	-----------

Sommerstævne i Ebeltøft 2012	28
-------------------------------------	-----------

Medlemsnyt	29
-------------------	-----------

Generalforsamling 2012	30
-------------------------------	-----------

Sladrebænken: Sejlad i Grækenland	36
--	-----------



BB 11 Bergliot deltager i de Københavnske kapsejladser



En nybygget 70-årig



Måske skal Fregatten Jylland have anerkendelsesplakette for god bevaring »?«

Småbåden – en truet art

Af Stig Ekblom

En lidt upåagtet, men faktisk ret stor del af træbådene i Danmark må siges at høre til gruppen småbåde. De er særligt udsatte for at gå til – kan jo bare ligge i årevis ovre i et hjørne på havnen eller i haven derhjemme. De repræsenterer ikke den store værdi i handel og vandel, men repræsenterer til gengæld fornem bådbyggerkunst – og har udgjort starten på bådelivet for utallige sejlsportsfolk.

For konstruktøren Berg selv kunne det efterhånden ikke blive småt nok – hvem har ikke hørt om hans kun 4 meter lange ”Bette Ole”, som han sejlede vidt omkring med på sine gamle dage. Ellers går det jo som oftest omvendt, men som vi vil se i de kommende artikler, er der andre undtagelser.

Kigger man efter i DFÆLs register, ser man ikke mange små træbåde – men vi ved jo, at der er mange, fordelt rundt i hele landet. Langs de danske kyster har det gennem årene svirret med småbåde som smakkejoller og sjægter, små landgangsjoller, Juniorbåde, Ålborg- og Helsingørjoller, – og masser kapsejladsjoller, dengang de var af træ og der var mange mange flere der sejlede i sådan nogen.

Mon ikke langt de fleste træsejlere har trådt deres begynder sko i en jolle?

I modsætning til nutidens overordnede påstand behøver det jo slet ikke at være stort for at være godt og oplevelsesrigt. Selv sejlede jeg et godt stykke op i voksenårene Pirat-jolle og havde stor fornøjelse af den – var endda på ferietur med telt, kæreste og tre børn ombord. Så købte jeg folkebåd, og på min sidste ferietur med den i 1988, mødte jeg første gang ungdomsoprøreren Finn Ejner Madsen året efter, at han havde afstået sin Juniorbåd. I den havde han mange gange sejlet til Skærgården og endda engang til Oslo med kæreste og to børn – og telt til at sove i. Han gik ikke af vejen for et smut over Kattegat

til Skagen og Anholt – stadig i Juniorbåden. Båden blev senere erhvervet af dette blads tidligere redaktør. Simon Bortal Hansen, som døbte den ”Finn Ejner”.

Her i bladet har vi kunnet læse Lisbeth Kofoeds beretninger om sejlture med Helsingørjollen ”Vuska” – og nogen har måske læst Tage Voss’ Drengen og båden, beretningen om hans og sønnens hjemsejling af eken »xx« fra Henån på Orust – ellers find den i artikelbasen på DFÆLs hjemmeside. Gamle numre af Sejl og Motor byder ligeledes på mange herlige beretninger om langture med joller og småbåde.

Jeg har opsøgt tre småbådsejere og stillet dem de samme spørgsmål – besvarelsenerne følger på de næste sider.

I næste nummer har Svend Erik Sokkelund lovet at bidrage med fortællinger fra sine mange år som Piratjollesejler – og der skal hermed lyde en opfordring til vore læsere om at indsende fortællinger om deres oplevelser og erfaringer med småbåde og joller af træ.



*Den kønne lille Berg-spidsgatter »DIX»
Tegning af Preben Henriksen, »Bamber»*

Hak Jørgensens fantastiske fortællinger om lille "Viska"



Da vi sidst holdt redaktionsmøde for DFÆL-Bladet, viste Gorm Boa mig en lille bog: "Lystsejlad før og nu" af Hak Jørgensen. Han fortalte lidt om manden, der egentlig hed Hakon, og jeg lånte bogen med hjem.

Bogen er på 172 sider og blev udgivet af KDY i 1991, hvor Hak Jørgensen havde passeret midt-80'erne, og den beskriver med Hak's

egne ord hans "sejlererindringer samt erfaringer gennem 80 år".

Det viste sig at være munter og mærkelig læsning – den mand har haft mange oplevelser og mange mærkværdige idéer om dette og hint. For eksempel kunne han ikke fordrage redningsveste og søgelændere – og optimistjoller. Han har gjort sine sejlererfaringer dels med sin far, som han så meget op til, dels i egne forskellige både. Han har sejlet vidt omkring, også som fast gast for blandt andre greve Danneskiold-Samsøe, har mødt og kendt de store konstruktører Henry Rasmussen, Ljungström og Anker, været interneret som frihedskæmper under besættelsen – og meget meget mere.

Hak sejlede i de første mange år vidt omkring i en lille sænkekølsbåd "Viska", men gennem de sidste mange år sejlede Hak – ofte alene – i den 46 fod lange og 8 tons tunge kutter, "Sunbeam", hvor han selv indrettede en masse apparater såsom elektriske skøde-, fald- og ankerspil af egen konstruktion – så mange at forsikringsselskabet til sidst nægtede at forsikre båden.

Man bør have levemåde

En vigtig ting som Hak betoner adskillige gange er, at han altid har overholdt altid sin fars, Anton Jørgensens tre bud:

1. Drik aldrig af flasken – det er en sikker begyndelse til at blive dranker
2. Ligeegyldigt hvor tosset eller falsk en pige har opført sig, så må du aldrig slå hende
3. Og det vigtigste bud: Køb aldrig nogensinde en båd med spaderor – det kan blive katastrofalt!

Nu er dette blads tema jo de små både, så derfor vil jeg bringe to udklip fra bogen, handlende om den ca 18 fod lange sænkekølsjolle "Viska" – tegnet og bygget i 1919 af Henry Rasmussen til den dengang ca. 14 år gamle Hak. Båden havde ingen kahyt og var udstyret med en udvendig ballastet sænkekølskiste – og den viste sig at være utroligt sødygtig.

I 1946 brugte Henry Rasmussen "Viska" som model for den kendte Hansa-Jolle, men nu blev den bygget med



*"Viska" i 1920
med Hak og hans
far*

*"Viska" efter
at Hak havde
ombygget den
med de to cock-
pits der kunne
overdækkes*



en lille kahyt. Den blev produceret i stort tal på værftet i Lemwerder og har vundet herostratisk berømmelse – diverse eventyrere har demonstreret dens utrolige egenskaber ved at gennemføre flere lange havsejladser med den.

Se mere herom på tysk Wikipedia samt på <http://www.fky.org/news/hanseboot2011-2.htm>.

Hak sejlede oftest alene og vidt omkring med lille "Viska" – op til Oslo og rundt i Bohuslän mange gange, ligeledes til Bornholm. Han gik bestemt ikke af vejen for hårdt vejr, men det gik nu galt i 1928 på vej hjem fra en "lille" sejltur fra Hellerup havn til Göteborg, rundt om Orust og Tjörn – i et forsøg på at vinde Kong Christians langturspræmie. Hak beskriver turen detaljeret og fornøjeligt. Turen skulle have være gjort indenfor 15 døgn, men Hak forfulgtes af dårligt vejr. Efter en dramatisk sejltur i Kattegat fra Valö Knap til Morup Tånges havn måtte han ligge fire dage indeblæst i storm.

Da fyrmesteren endelig kunne fortælle, at vindstyrken nu kun var 8 i hele Skandinavien, flintrede Hak ud af havnen og ud i Kattegats overraskende store sø – i den forestilling at der var tale om 8 sekundmeter. Men fyrmesteren havde altså ment Beaufort – dvs. hård kuling, 17-20 m/s. Hak måtte bare fortsætte sydover, og turde ikke dreje ind til Falkenberg, idet han så ville få den høje sø tværs.

Båden havde et stort åbent cockpit – og her fortæller han selv:

"Jeg ved, jeg lettede kl. 11, men hvad der egentlig er sket, ved jeg ikke, før jeg opdagede, at jeg sad i vand til livet, og Viska var helt fuld. Det er muligt, at jeg er faldet i søvn, men jeg havde sagt til mig selv, det her kan ikke blive ved. Jeg har ingen klokkeslæt, hvornår det skete, men jeg havde i lang tid set et lille firkantet sejl, der havde samme kurs, og på et tidspunkt var jeg naiv nok til at mene, at han havde set mig, hvilket selvfølgelig var umuligt.

Dengang eksisterede der ikke noget, der hed redningsvest eller andet bras, som liner både her og der. Det der reddede mig, var kun een ting, nemlig at den var konstrueret på et verdensberømt skibsværft og tegnet af en virkelig yachtkonstruktør, én der har erfaring, og ved hvad der skal til for at sikre dem, der skal bruge båden, - nemlig forsvarlige luftkasser, så båden ikke kan synke. Min fars ordre fra jeg var seks år gjaldt stadig: Bliv ved båden, det er din eneste chance.

Til at begynde med opførte Viska sig meget fint, men efterhånden som alt det, jeg havde med på langtur: gangtøj, køjetøj samt alt muligt andet blev vådt, var det mig ganske uforståeligt, at den ikke sank, men også her havde Rasmussen en stor margin – Viska flød, med mig stående på masten, hvor jeg kun havde en god halv meter af stævnen over vandet.

Forinden havde jeg fået den omtalte firkant på nogenlunde nært hold og det viste sig at være en svensk tremastet skonnert med to reb i alle tre sejl. Tanken om, at han skulle have set mig måtte jeg hurtigt forlade, det ville være absolut umuligt.

Da Viska til at begynde med lå på siden fik jeg fat i en jakke, og da skonnerten nærmede sig, kunne jeg kravle om på kølen og rejse masten, og så håbe på at nogen fik øje på mig. Der gik syv mand på dækket og arbejdede, – de så ingenting. Da jeg havde ham ca. tre streger agten for tværs rejste jeg første gang masten og håbede. Til mit store held, kom der en kok ud og tømte en skraldespand, og han så mig.

Skonnerten drejede omgående i vinden, og det var et ganske eventyrligt syn. Alle spejdede efter mig, men

havde tabt mig af syne, og man var klar til at gå videre uden mig. Så måtte jeg igen om på kølen, og igen lykkedes det dem at få øje på mig, og igen tabte de mig.”

Hak bliver reddet ombord, men man overgiver båden til sin egen skæbne. Da Hak kommer til Malmø med skonnerten, fortæller han, at ”Skipperen sendte telegram til hjemmet at jeg var reddet, og da han lagde telefonen kom der et andet telegram hvor der stod, at man havde fundet båden, men uden mand. De kom heldigvis i den rigtige rækkefølge. Så kom greven:

- Hvad skete der?
- Jeg ved det ikke, men jeg tror, jeg har sovet.
- Gå ud og tag Anakonda, og få den båd hentet hjem. Og sådan gik det.”

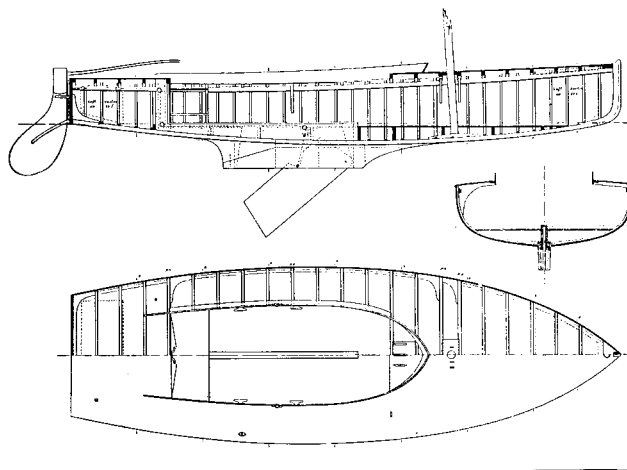
Den greve, som Hak omtaler, er den passionerede langturssejler Danneskiold-Samsøe, som i 1895 fik bygget den gaffelriggede Lindholm-tegnede ”Anakonda”, der den dag i dag kan træffes på vandet i Roskilde Fjord, og som er hjemmehørende i Veddelev Havn.

Efter denne hændelse anser Hak nu, at tiden er inde til at gennemføre en længe planlagt ændring af ”Viska”s udrustning:

”Året efter uheldet i Kattegat, fik jeg lavet det store cockpit om, således, at den nu kunne skalkes helt tæt. Begge luger er nu forsynet med aluminiumslister. Den forreste kan lukkes helt, og den agterste har jeg forsynet med en presenning, der er lige så høj som et menneske når man sidder på den nederste toft. Nu kan man tage presenningen helt op om skulderen, og hænderne er frie, så jeg kan lave en line og lukke den om livet.”

Efter en lang række yderligere forandringer, bla. installering af en 2½ HK Göta-indenbordsmotor, der kunne startes og kontrolleres fra rorpladsen, provianterede Hak til en måned og sejlede af sted på, hvad han kaldte ”den bedste sejltur, jeg til dato har haft”.

Turen gik til Oslo, og Hak giver mange morsomme detaljer om de fartøjer og folk, han mødte på vejen, blandt mange andre konstruktørerne Johan Anker og Frederick Ljungström. Han smuttede fra Marstrand til Skagen og langs Jyllands kyst sydpå – indimellem i temmelig frisk vej. Nu kunne der overhovedet ikke



Henry Rasmussens tegning til ”Viska”. Hvis Hansa-Jollen var en nøje kopi af ”Viska”, var den knap 6 m lang. Under bunden sad en 150 kg jernkol, som samtidig fungerede som sænkekolskiste.

komme vand ind i båden mere, så han sejlede i vejrlig, som ingen andre turde gå ud i, og han kom da også velbeholden hjem til Hellerup efter fem ugers sejlds.

Han var nu så stolt af sin båd, at han omdøbte den til ”Fregatten Viska” – og på en senere tur til Bornholm havde han varslet Rønnes havnefoged om sit komme. Da han efter vanlige strabadser og eventyrligheder ankom til havnen, havde havnefogden slet ikke tid til at snakke med ham, for han var ved at binde signalflag sammen for at fejre et større militærfartøjs ankomst. Gæt selv hvem det i virkeligheden var, der ventedes...

Bogens fornøjelige fortællinger forekommer i vild uorden, så det er svært at placere dem kronologisk, men samlet giver de rigtig god underholdning og kan først og fremmest anbefales som sådan. Jeg er lidt i tvivl om, hvor meget bogen kan give til oplysning om håndtering af gamle træbåde, men det kan være at andre læsere vil se anderledes på det...

”Lystsejls for og nu” kan lånes gennem Bibliotek.dk – dog er der kun eet eneste eksemplar til udlån i hele landet og den er umulig at opdrive i handelen. Jeg vil derfor prøve at få lov til at sætte en indscannet version i vores artikelbase på DFÆLs hjemmeside, så flere kan få fornøjelse af Haks skrivelser.

Helsingørjollen "Trio"

Axel Knutzon fortæller:

Det er så nemt og billigt at have sådan en lille båd. Klar-gøringen går hurtigt, og det koster ikke meget i materialer. Før havde vi en 30 m² Utzon-spidsgatter, den brugte vi meget mindre end "Trio".

Min kone har fået en diskusprolaps, så hun skal ikke kravle ned i kahytter mere, men har det fint med Helsingørjollen her.

Da vi satte 30'eren til salg var det egentlig for at købe en større, men i løbet af de tre år, det tog at få den solgt, blev det til, at vi ville have en lille båd istedet. Det tog faktisk 1½ år at finde den rette båd. Betingelserne var at den skulle kunne sejle hurtigt og kunne bruge spiler – og så faldt vi over "Trio" for godt to år siden, og vi har ikke fortrudt at få sådan en lille båd. Båden havde været i familiens eje i 20 år og sejlet på Roskilde Fjord.

Den var velholdt, og den er jo bygget så sent som i 1970, så der har ikke været noget alvorligt galt. Den tog nu meget vand da vi satte den i – den havde stået på land i 1½ år, da vi købte den.

Et kølbord gabte lidt på grund af udtørring – det trak vi først på plads med skruer og tættede med fyldemiddel, men jeg vil nok skifte det i år med lidt hjælp fra en bådbygger.

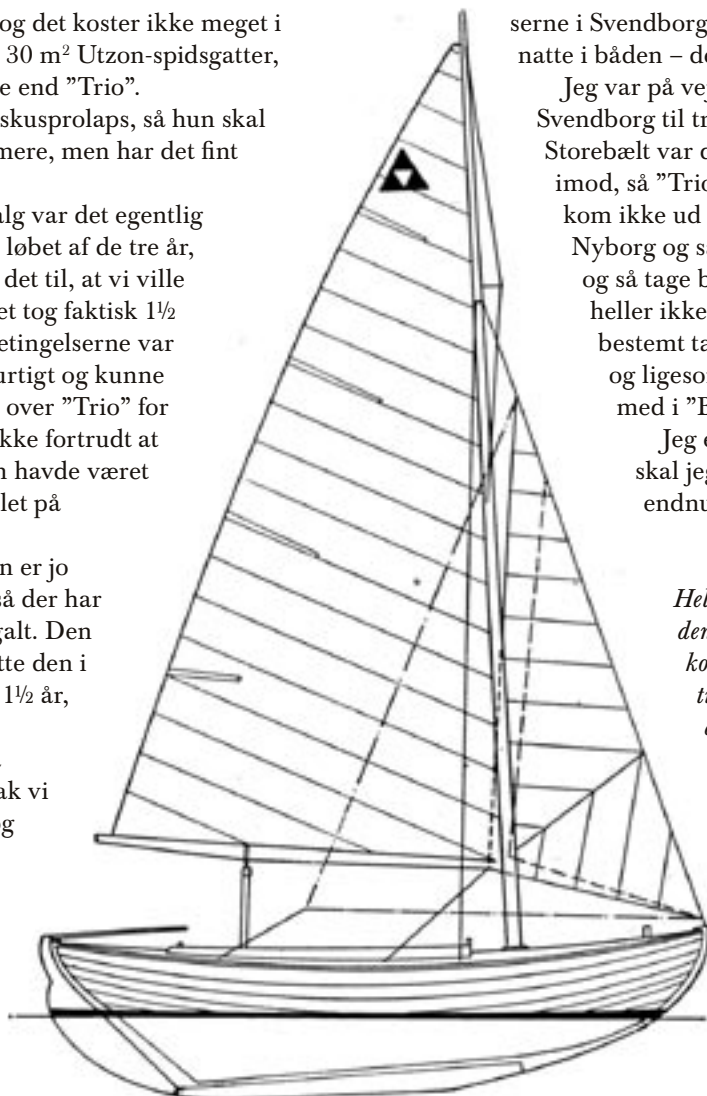
Vi bruger båden til at sejle småture rundt i det syd-fynske, og deltager også aftenkapsejlads-

Helsingørjolle D3 "Trio"
konstrueret 1946 af Utzon
Bygget 1970 hos Olsen, Stubbekøbing
Fyr på eg L: 5,50 B: 1,85 DG: 0.7
Kølvægt 385 Sejlareal 15 m²
Indbyggede luftkasser, så båden er synkefri
Ejer: Axel Knutzon, Svendborg

serne i Svendborg. Man kan skam også overnatte i båden – der er et fint cockpittelt.

Jeg var på vej på langtur sidste år fra Svendborg til træffet i Odense, men i Storebælt var der svag vind og strømmen imod, så "Trio", der jo sejler uden motor, kom ikke ud af stedet. Vi måtte gå ind i Nyborg og så sejle hjem igen næste dag – og så tage bilen til træffet. Vi sejler nok heller ikke til træffet i 2012, men har bestemt tænkt os at komme alligevel – og ligesom sidste år håber jeg at sejle med i "Bombus" på kapsejladsen.

Jeg er så glad for "Trio" – den skal jeg have i rigtig mange år endnu....



Helsingørjollen som Utzon tegnede den i 1946. Du kan læse Utzons kommentarer til sin nye konstruktion i Sejl og Motor 1946 – find den på DFÆLs artikelbase under "Bådtyper".

Utzon har nok haft en bagtanke med at tegne riggen med helt samme mål som Juniorbåden, som var ret udbredt i 1946 – så har det jo været nemt at få billige brugte sejl for en fattig klub.



*Dækstegning af Helsingørjollen fra "Hvide Sejl".
 Utzon har indrettet den specielle aptering, så det er muligt at
 bruge styretofterne til at gøre dørken bred nok til at der kan sove
 tre personer ved siden af hinanden – og man kan også flytte den
 ene styretofte hen midtskibs som rotofte i vindstille eller ved
 snævre havneanløb.*



BB-elveren

"Bergliot"

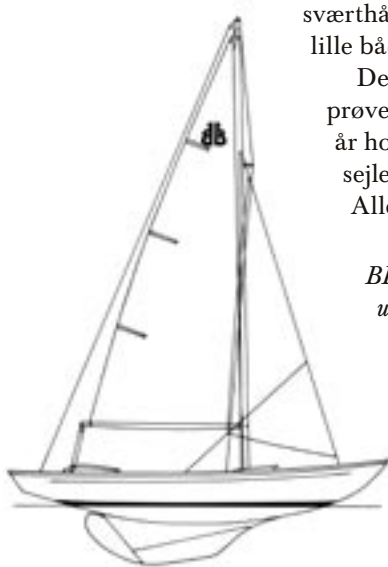
Anja Kiersgaard fortæller:

Det er så dejligt med en lille båd. Man sidder helt tæt ved vandet – faktisk med røven i vandskorpen – og der er konstant afregning på alt, hvad man gør med ror og sejltrim. Det gør, at jeg føler mig så tryk – "Bergliot" er så nem at tumle. Jeg sejler også med store kapsejlsbåde med rat

og det hele – det er så ufølsomt og sværthåndteret i forhold til den lille båd.

Det er noget, man skal have prøvet for at kunne forstå. Sidste år holdt vi en jolledag for sejlerne i Langliniehavnen. Alle disse herrer med deres

BB11 er en båd beregnet til ungdomssejls på Oslofjordens uberegnelige vinde og sø. Dens indbyggede lufttanke gør den synkefri, men Anja advarer mod at de kan medføre råd – man skal putte flamingo ind, der har luft ud mod klædningen.



BB11 D37 (før S37) "Bergliot"
Konstrueret 1956 af Börje Bringsværd
Bygget 1961 hos Börje Bringsværd, Drøbak
Mahogny på eg, L: 6,18 B: 1,70 DG: 0,98
Kølvægt: 275 kg Sejlareal: 11 m²
Ejet af: Anja Kiersgaard & Anders Rugaard,
København



Anja ved roret i "Bergliot". Man er ligesom eet med sådan en båd, siger Anja, tæt på vandet, og alt hvad man gør, giver omgående virkning. Bådens navn er iøvrigt slet ikke fransk, men et norsk fornavn – det hed Anjas mormor nemlig

store ratstyrede glasfiberskibe blev helt vilde – nu vil de alle sammen ud og sejle i jolle.

Man kan altid finde en plads i havnen – og det er så dejligt at sidde i en lille båd i en havn, og den er så sød – jo mindre, jo sødere.

Selv om den er lille, er "Bergliot" fantastisk sødygtig og sikker. Den er lavet til, at alle skulle kunne sejle den. Den er lige så bred som en 12 meter lang skærgårdskrydser, og så er der indbyggede lufttanke, der gør den synkefri, hvis det værste skulle ske.

En lille båd er overkommelig at vedligeholde. Vi har haft båden siden 2005, og vi har da haft nogen opgaver på den. Vi har skiftet dødtræ og kølbolte ud, udskiftet den originale rod-rig med almindelige wire-vanter. Så har båden fået nye Elvstrøm-sejl – og da den er noget under-rigget, har vi anskaffet en påhængsmotor – den kommer ingen vegne i let vind.

Vi bruger den hovedsagelig til dagture i weekenderne og så ikke mindst til torsdagskapsejlsdagerne med de Københavnske Træsejlere. Vi har ikke været på langture med den, med sådan en lille båd må man sætte længere



Bergliot gør sig smukt for sejl – men Anja klager over at den er noget underrigget, så hvis der ikke er nogen vind, må påhængsmotoren startes for overhovedet at komme nogen vegne



"Bergliot" fremstår yderst velholdt – og gjorde sig smukt som blikfang ved bådudstillingen i Bella Centeret 2011

tid af til større distancer. Længere ture har vi taget med vores motorbåd "Modesty" – man må kende sine kampe.

Jeg har da tanker om at købe en større sejlbad – en eller anden krydser, nordisk eller mälär – men jeg gruer for "Bergliot"s skæbne, hvis jeg skulle sælge den. Det er mærkeligt, at sådanne både er så være at omsætte, og min frygt er selvfølgelig at den går til på grund af dårlig behandling. Det ser vi alt for tit – måske skulle jeg sætte den på et lager og så tage den frem igen, når jeg bliver pensionist. Men foreløbig har vi "Bergliot" og er så glade for den, så lad os nu se...

51 år med Platgatteren "Puk"

I DFÆL-bladet nr. 85, september 2005 har Simon Bordal Hansens skrevet en dejlig artikel om Finn Johannsens mange år med lille skønne "Puk" – den kan findes i DFÆLs artikelbase på hjemmesiden.

Platgatter "Puk"
Vistnok bygget i Rudkøbing 1927
Lærk på ask og eg, L: 4,9 B: 1,9 DG: 0,8
Beregnet kølvægt: 225 kg Sejlareal 12 m²
Ejer: Finn Johannsen, Holbæk
(Læs om "Puk" i – den kan)





Finns far sætter "Puk" i stand efter købet i foråret 1961

Sidste år brugte deltagerne i fjordtræffet på Orø anledningen til at fejre Finn og "Puk"s 50-årige forhold, og efter nu 51 år fortæller den stadig tilfredse ejer Finn Johannesen:

Jeg fik båden i 1961 lige efter min konfirmation, havde selv sparet de 900 kr sammen til den.

Fordelene ved sådan en lille båd er mange. Det er overkommeligt at vedligeholde den – det er let at sejle den, og ikke mindst havnemanøvrerne er nemme, når man sejler uden motor. Og med et dybgående på kun 80 cm kan man sejle kystnært – rigtig nært. Går man på, er det jo bare at stå ud og skubbe den løs, den vejer kun 5-600 kg. Båden krydser rigtig godt, og er behagelig at sejle med.

Jeg har overnattet mangan en gang for anker tæt under land – har fået så mange fine naturoplevelser med "Puk", og naturoplevelsen er det helt afgørende for mig.

I den første halvdel af min tid med "Puk" sejlede jeg fra Svendborg i det sydfynske øhav, og har vist været overalt – den længste tur jeg sejlede var til Fænø i Lillebælt. I den sidste halvdel har jeg sejlet i Isefjorden – her er ankerpladserne faktisk flere og bedre end i det sydfynske.

Jeg har sejlet de længere distancer jeg ville – nu er det



Finn i 1961 som stolt, nybagt og nykonfirmeret bådejer,

naturoplevelsen med dyr og planter, der trækker mest i mig. Men jeg har skam sejlet flere sommerferieture i sin tid med kæresten, man kan fint overnatte i båden under bomteltet. Generelt har jeg sejlet en uge på ferie hvert år, men i 1968 tog jeg ½ års orlov fra studiet og sejlede i 72 dage den sommer – lavede stort set ikke andet.

Det er sjovt nok – dengang jeg ville have en større båd, havde jeg ingen penge, men da jeg fik penge havde jeg kun lyst til at have den lille båd. Jeg har jo også andre interesser – for eksempel fjeldvandring – så det er godt at det ikke belaster min økonomi og tid mere at have den.

Jeg har købt nye sejl til den hvert 20. år og den har aldrig haft motor, så "Puk" har givet mig megen sejlglæde for meget få penge. Jeg har selv skiftet nogen knækkede svøb – de var meget spinkle, og så skiftede jeg en bundstok forrige år. Jeg kunne selv lave det hele – har dampet svøbene i en selvbygget svedekiste og har stadig ask liggende til kommende udskiftninger.

Jeg har skam tænkt mig at beholde den fremover, men en dag bliver jeg vel for gammel. Det er et kildent spørgsmål, hvad der så skal blive af den.

Jeg ved egentlig ikke, om jeg kunne tænke mig at min datter overtog den, jeg synes faktisk ikke, den er sikker nok. Da jeg havde haft den i eet år (altså for 50 år siden!

(red.)), bordfyldte jeg og en kammerat med den i Svendborg Sund, da strømsøerne i en vindbyge slog ind over det lave fribord. Min far forhøjede så cockpitkarmen, så der var lidt mere at stå imod med.

Jeg har spurgt Museet for Lystsejls om de er interesserede, men det virker ikke sådan. Men "Puk" repræsenterer jo ellers en væsentlig side af lystsejlsden, selvom den ikke – eller måske netop fordi den ikke er en kapsejls- eller klassebåd.

Nu har jeg købt nye sejl sidste år, så jeg satser da på mange års glæder med "Puk" endnu...

"Puk" på land i 1967 – oh, hvilket lateralplan. Tydeligvis en velkonstrueret båd - Finn undrer sig stadig over, hvilken tegning bådbyggeren i Rudkøbing kan have bygget den efter i 1927



"Puk" en morgenstund i fynsk idyl 1971 – bomteltet rigget op til overnatning – man kan da alt med en lille båd

Krydsord for træbådsfolket

Af Gorm Boa

Du kommer nok til at finde fartøjsregisteret og leksikonet frem.
Nogle af svarene skal findes der.

Ordforklariger:

1 Hvad kaldes den præcise fart udmålt over grunden?

2 Hvad hedder et sammenfald af en kold- og en varmfront?

3 Hvad hedder en kendt palæ-restaurant syd for Århus?

4 Hvilket mærke i sejlet betyder »medlem af Øresunds Sejlklub Frem«?

Vind en DFÆL-taske!

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail ordet til gorm@boa.dk
Inden 1. april 2012. Husk navn og adresse.

□ □ □ □ □ □ □ □
1 2 3 4 5 6 7 8

	1	Nyhedsbureau	S 30 DEN 7	Kraftcenter	Europa-vej		Forh.-ord		Stjerne-tåge	Mad anretning	Repos	foni
Vindstyrke 5 Beaufort			1			Regnskabsord Allround			Solgud			gram
									Dreng			mark
Lavvande						Kursafvigelse Der loves 15 m/sek						
Sejlmærke Heller		Rækkeflg. Sejlklub					Togt Guddom				2	
2			Konsonant							R U M		
Lovsavsakademiet			Muse				B Å D					
Union			Højtid Målingen				Europa-jolle mærke		Sejlklub			Måler
Kam		Bådnavn					Idrætsforbund					Vægt Legemsdel
Let					E N S		Pige Norne					
		20 ÷ 5 Optræder				Unionsbåd Dreng		45 Kurs	3		L A G	
Retfærdig			4		3					Mesterskab Mængde		
Orm					Fugl 20 m² spidsgt.		5		Ubåds-kaptajn Vægt			
Beskyttelse								Brudstykke Radius		6		
Årtiet		7								Institution		
PC-kommando							Romertal Vægt		Stedord	Pige		
Kronometer			Bænke på havnen		Kurs 90						8	4

Der bliver trukket lod blandt de rigtige svar.
Præmien vil blive sendt til den heldige vinder



Nu bli'r den 70 - folkebåden

70 år ung skal fejres med manér!

Som averteret i sidste nummer, holdes der en fødselsdagsfejring på Tåsinge's Valdemars Slot, hvor Danmarks Museum for Lystsejlad's har til huse.

Museet tog hul på den runde begivenhed allerede sidste år ved åbning af en særudstilling i den ene ende af slottets udstillingsfløj, hvor museets egen – normalt sejlende museumsbåd – F D 2 "Gill" fra 1942 (f.hv. F S 27 "Gunga Din") deler plads med sin glasfiber-efterkommer F D 1099 "Tinini", som ejeren velvilligt har udlånt.

Særudstillingens åbning sidste år markerede, at det var 70 år siden selve folkebådsidéen via en konstruktions-



konkurrence i 1941 blev udviklet til det, der blev realiseret forår 1942.

Med søsætningen af F S 1 "Carmencita" af Sjösala 23 april ligger det lige for, at dagen fejres på slottet



Program for søndag den 22. april
kl 11:00 – ca 16:30

kl 11-12 velkomst på museet, salut, og introduktion til særudstillingen. DFÆL husorkeseret: Eva Noer Kondrup og Stig Eklblom underholder

kl 12:00 Frokost i Slotskælderen med "Slotsanretning"

Derefter frem til ca 16:30 et program med forskellige indslag om folkebåden og folk omkring den. Bl.a.:

Cecilia Lindwall synger Evert Taube's "Folkebådens Pris", skrevet til stiftelsesmøde af Folkebåtsförbundet maj 1944, og andre Taube-viser

Arly Kaae: glimt fra bygning og sejlads i 43 år med F D 554 "Havfruen". AK har lavet en glimrende billedserie om bådens bygning – udstillet på museet - og er bror til bådebygger Ove Kaae, som vi havde en beretning om i nr. 106.



Opplankning af "Havfruen" i gang

Gorm Boa: "I folkebåd med barnesko på"

John Christensen om Folke-skolebådene i Odense Sejlklub

Jens Lautrup, for år tilbage formand for Dansk Folke-



bådsklub, vil fortælle om den omfangsrige båddatabase, han har oprettet over folkebådene.

Erik Andreasen ("mr. Folkboat") vil causere om sit folkebådsliv
– evt. også **Poul Ankjær Jensen**, der medvirkede ved glasfiberversionens udvikling

Ditte Andreasen, datter af EA, fortæller om kapsejlads med folkebåd i San Fransisco Bay. Inden festdagen ventes DA iøvrigt at være tiltrådt som formand for Dansk Folkebådsklub.

Evt. Erik Schneider, Hamburg, ny ejer af Folkebådscentralen om seneste udvikling indenfor folkebådsbygning

Skulle nogen sidde med en god historie at føje til, så må I endelig sige det til arrangements tovholder, Carl-Ove Thor, 2372 0999 eller thor.carlove@gmail.com

Udover planlagte indslag håbes der på at få "rum" til alm. snak sejler og sejler imellem

Jørgen Heidemann, der arbejder med på sidelinien, er i gang med at samle ind til det lovede billed-show. Og er modtagelig for bidrag, gerne til jhe.hjem@webspeed.dk (mange eller store filer hellere på jhe.laptop@gmail.com). Både digitale billeder eller, hvis vi ved det i forvejen, medbragte traditionelle 24×36 mm dias.

Tilmelding også til Jørgen Heidemann på ovennævnte mailadresser eller (6615 0402, evt. Æ4098 0402)

Vi ses på museet 22. april !

Slotsalléen 100, Troense, 5700 Svendborg
Danmarks Museum for Lystsejlad • Slotsalleen 100 •
DK-5700 Svendborg

Passat på tur til Rügen 2011

Af Eva N.K.

Foto: Michael Weber ("Safir")

Det var jo blevet sommer på midtermolen i Sundby, så vi syntes på Passat, at vi hellere måtte komme afsted. Det var den 2. juli, og sidste gast stod stand-by ude på Vesterbro, men vi skulle liiige se skydækket over havnen ved 5-tiden, inden vi stod ud.

Dette viste sig at være en, æhæm, god disposition: der hang ganske rigtig en amboltsky over havnen klokken 17, og den indeholdt det snart så berømte katastrofevejr, der fyldte havnen med snask og fedt, ud over alt det andet ballade.

Heidi og Michael stod under cockpitteltet og fulgte med i uvejrets rasen, mens jeg lå nede på en hynde og var lykkelig for ikke at være til søs...(!)

Heldigvis blevet vejret hurtigt bedre, men dagen efter mødte vi da flere tordenskyer ude i Køge Bugt, nå, skidt pyt, nu var vi kommet afsted.

Det var ganske pudsigt: i Bøgeskov Havn lå der er båd fra Lauterbach, Horst und Helga i "Sø-djævlen" (Seeteu-

fel), og netop Lauterbach skulle blive vores endemål på turen. Horst er fungerende redningsmand dernede, så han tilbød, med glimt i øjet, at vi kunne få en gratis redning. Ha ha.

Afsted gik det på bedste beskub over Fakse Bugt og Østersøen. Der var hele tiden modvind, så der blev kæmpet for at holdet båden til, det er alligevel en lang tur, så der skal ikke soldes. Vi kunne ikke fikse vores lanterne, lige meget hvad vi prøvede, og vores gode følgesvende på båden Safir, Michael W. og Carl-Ove, advarede os mod det strenge POLIZEI, der ventede dernede.

Så riggede vi lidt gammel cykellygte og et grønt drikkebæger til med en pandelampe, og så havde vi da i det mindste lidt lys til bag- og styrbord.

Vel ankomne i Vitte Havn kunne vi hvile ud, og der



Heidi og Michael styrer for vildt i vanlig dansk sommerpåkledning





De samlede besætninger fra "Safir" og "Passat" på lejede cykler rundt på den lange flade ø Hiddensee

kom masser af ekstra gæster og gæster ombord. Der er utrolig smukt på Hiddensee, den aflange vestlige ø ved Rügen. Vi cyklede og gik ture og vejret var rigtigt sommervejr...!



Bratwurst und Bier – så kender man Tyskland. Michael nyder dagens ret ved det gigantiske nazi-hotelanlæg Prora syd for Sassnitz

"Passat" med fuld besætning på en fredelig Østersø – er der land i sigte?

Videre gik det til Wiek i de indre farvande og til Stralsund, den gamle hansestad. Smukt restaureret er (næsten) det hele, og især en gård henne ved Johanitter-klostret gjorde indtryk på mig: det var som at træde ind i Astrid Lindgrens historie om Brødrene Løvehjerte. Jeg troede nærmest at Tvebak sad oppe i de små bindingsværksrunder og vinkede til mig...

Ude i havnebassinet midt i Stralsund, på et gammelt bolværk, boede der en havørn.

Vi opdagede den, mens vi ventede på broåbningen. Godt nok havde vi hørt om det rige fugleliv dernede, men vi havde ikke regnet med at se en kæmpe havørn midt i byen.

Vi holdt ufortrødent på og endte efter et par dage i Lauterbach(...) Her kommer så en længere lidelseshistorie om, hvor meget og hvor længe det kan blæse, og hvor meget det kan regne (....) Men den springer vi over.

På Rügen er der mod øst nogle vidunderlige bakkede, nærmest sydengelsk svungne, landskaber og klinter. Vi udforskede dem på cykel og i veterantog: "Rasender Roland" også kaldet. Ja, og kulturminder er der jo også: det sære bygningsværk Prora, der monumentalt kaster nazismen og dermed verdenshistorien lige i fjæset på os bade-gæster. Et sært dramatisk skue.

De gamle badebyer ud til Østersøen er blevet vakt til live efter forfaldet i DDR-tiden, og alt fremstår meget nydeligt og nysseligt. Man kan der iagttage den tyske badekultur, hvor der er hhv. Tekstilstrand og Naturstrand, afhængigt af påklædningen eller fraværet af samme. Og masser af kurvemøbler, nogle kasseformede nogen, som kan lejes på dagsbasis.

Og så har Brahms afsluttet arbejdet på sin første symfoni i Sassnitz. Jo, de har meget at prale af på Rügen.

Men men, efter nogen tid måtte vi jo hjem, det var lidt svært at sejle syd ud af Lauterbach, når vi nu skulle hjemad, men sådan vender den nu engang. Omsider, efter et glædeligt gensyn med Stralsund, kunne vi rette stævnen mod de 360 grader.

Tænk engang, hvor er der herligt på Rügen, vi anbefaler den til alle!

Heidi, Michael og Eva

Hvor blev RITA IV af?

Af Vidar Illum

I 1923 var min morfar Ole Hansen, som var skibs- og bådebygger med til at bygge Kong Christian den X's 10mR RITA IV på Thornycrofts værft i Københavns Sydhavn. Min mor kan huske, at hun som barn har hørt det omtalt, og at det selvfølgelig var med en vis stolthed. Da jeg selv er fuldstændig vild med meterbåde trængte spørgsmålet sig hurtigt på – hvad er der blevet af RITA IV?

Forhistorien

Kong Christian den X (1870 – 1947) havde siden 1922 sejlet med RITA III som var en 10mS Johan Anker båd fra Norge, men i ca. 1925 ville kongen gerne følge med udviklingen og lod derfor efter tegning af den berømte skotske yachtkonstruktør, William Fife, en ny international 10mR båd bygge på Thornycroft Værft i Københavns Sydhavn.

Den 17. april 1926 var den klar til søsætning, og dronningen døbte skibet RITA IV.

Søsætningen blev blandt andet omtalt i "The Yachting Monthly" som "The King of Denmark's 10-Metre Yacht"

Det var et utroligt smukt skib med meget flotte linjer, og det var tydeligt, hvem konstruktøren var. Kølen er meget skrå hvilket gør båden meget styrlastig – det vil sige, at lateralcenteret flyttes agter ud, så der er balance i

Navn:	RITA IV
Type:	10mR
Sejl mærke:	D 1 (D10)
Bygge år:	1926
Længde overalt:	17,24 m
Længde i vandlinjen:	10,97 m
Bredde:	3,2 m
Dybgående:	2,22 m
Sejlareal:	133 kvm.
Vægt blykøl:	8 ton
Skrog:	Maghoni på stålsant.

båden i forhold til storsejlet. Denne konstruktion blev blandt andet også brugt af Johan Anker f.eks. på Ambition – 7mS fra 1918.

Desværre viste det sig, at RITA IV ikke sejlede som forventet i forhold til konkurrenterne. Konstruktøren kom selv efterfølgende til Danmark for at forbedre skibet, men det lykkedes aldrig at få den til at sejle som konkurrenterne. Kongen sejlede med den i nogle år frem til år 1930, hvor han lod Johan Anker konstruere og bygge en ny 10mR – RITA V.

RITA IV blev siden solgt til skibsreder A.P. Møller og omdøbt til "Karama", og den blev ikke brugt til kapsejlad mere.

Så vidt jeg har kunne finde ud af, var den i 1947 stadig i A.P. Møllers eje.

I 1949 steg dollarkursen kraftigt og i 1950 begynder blandt andet skibsmægler Klaus Baess (Det er ham på logoet af RITA VI / "Elmargret" som bliver hejst ombord på et fragtskib til USA), at eksportere hundredevis af danske lystbåde over Atlanten og det er sandsynligvis i denne periode, at RITA IV bliver solgt til Californien i USA.

RITA IV er afbilledet i Bogen om METER-BÅDENE af Bent Aarre og Jan Ebert (1984) hvor den sejler i Californien. Her har den ændret navn til "Kalalau" og fået aluminiums mast og bom og er blevet rigget kraftigt ned. Dette bliver udgangspunktet i min søgen efter RITA IV.

Jagten på RITA IV

Jagten begynder på internettet, men det er ikke lige til. Jeg løber ind i en del blindspor.

Nå! men tilbage til søgningen efter RITA IV. Jeg



En kongelig sejlforing

prøvede nu at kontakte California Yacht Club, som har eksisteret siden 1922. De har haft en del meter-både i klubben og kunne oplyse, at RITA IV måske er kommet til England. Jeg gik derfor i gang med at søge på de engelske hjemmesider, og så var der gevinst.

På The Ocean Yacht Company's hjemmeside dukker hun op, men under solgt.

Da jeg kontakter firmaet for at høre om, hvad der er sket med skibet, får jeg fat i Brian Pope.

Han fortæller mig, at de havde fundet skibet i Californien og fået det sejlet til England for ca. to år siden som restaureringsprojekt.

Ocean Yacht Company havde lavet en hel del arbejde på stålpanterne osv., men solgte skibet videre til en ny ejer i Vesteuropa. Brian var rigtig flink og sendte nogle fotos af RITA IV, men han er også forretningsmand for ca. fire uger efter modtager jeg endnu en mail fra ham med følgende besked:

"I have just heard from the Owner – He has now given up – and you can get RITA IV for 65K euro, if you are interested, please call me"

Det overskrider godt nok mit budget – ca. kr. 483.500,- samt ca. kr. 60.000,- i transport til Danmark og så skal man så i gang med, en total restaurering som ifølge fagfolk nok vil ligge et godt stykke på den anden side af tre millioner – uha...

Men det ville da være fantastisk, hvis RITA IV igen kunne komme til at sejle i de danske farvande, hvor den jo egentlig hører hjemme.



Rita IV – måske på vej mod de smukke linjer igen



Kilder:

Hvide sejl – 1947

Christian X som sejlsportsmand - 1941

Bogen om Meter-bådene - 1984

Danske Lystbåde I – 1986

Danske Lystbåde II - 1987

Ocean Yacht Company - 2011

Lokale foreninger

Sommertræf 2012



Fuld fart på Fjordsejlerne

Fjordsejlerne inviterer igen i år til Fjordtræf på Orø 1.-3. juni 2012. Det var en succes sidste år – og chancerne for at det bliver endnu bedre i år er store.

Gå ind på Fjordsejlerne.dk og se mere.

Her kan du også nyde den pragtfulde og underholdende beretning fra Ole Olsen – som ejer den meget smukke motorsejler "Strix" – om "Et liv mange både". Find den på <http://fjordsejlerne.dk/beretninger.htm>

Hos Fjordsejlerne kan du desuden få det sidste nye med om bygningen af den ny folkebåd i træ i Jægerspris



Duk-duk-duk

Glæde og nostalgi blandede sig med røg fra maskinen, da 11 marine-diesel-afficionados mødtes på en iskold Hundested Havn.

Det var Fjordsejlerne, der var vært ved et af januars DFÆL-arrangementer: besigtigelse af en nær bekendt, som mangan gang har været et meget tidligt vækkeur, og fyldt de små og store havne med duk-duk-lyde og røg-ringe: en traditionel dieselmotor, denneher af mærket "Hundested".

Det var ren gensynsglæde for alle at høre den kække lyd af den tocylindrede, 2500 kg tunge, 58 hk stærke, tidligere fiskerifartøjsmotor, der nu har fundet et værdigt otium i et glasbur til alles beskuelse på Hundested Havn.

På Hundested Havn gør de nemlig på tværs af alle skel en indsats for at bevare kystkulturen i området. Der skrives bøger, laves udstillinger, og man har hyttefæde liggende i havnen, så børnene kan "klappe en fisk", som det hedder. Men for de ældre børn, der som små legede med dampmaskiner, er det ultimative legetøj den store, gennemrenoverede maskine.

Bent Jeppesen, der selv i en menneskealder arbejdede på motorfabrikken med både produktion og vedligeholdelse, kærtegner nænsomt de mange håndtag og drejer stemplet i top på det store svinghjul: så er vi klar....

Der sættes glød på toppen af cylindrene, dog ikke med blæselamper og startpatroner, de fås ikke mere..., men med el. Så åbnes der for ventilen med trykluft, og efter et par forsøg hoster dyret sig igang. Skruen demonstreres med dens omstyring, hvor selve skruebladene drejes mellem frem og bak. Det svenske smøresystem gennemgås: "Det virker bare altid".

Men det er ikke nostalgi det hele: maskinfabrikken i Hundested lever stadig i bedste velgående, den har specialiseret sig helt i skibsskruer nu, har 35 ansatte og leverer blandt andre til NYFD, New York brandvæsens fartøjer.

Så slukker Bent igen maskinen. Men til sommer kører den hver dag.

Søg på www.youtube.com: Old fishingboat, Hundested hotbulb engine

Af Eva N.K.

Et dilemma

Her i de mørke vintertimer, når tiden tillader det, sidder de fleste ved deres legetøj, computeren.

Man søger på alt der vedrører træskibe, skibe til salg, både her og der, Danmark, Norge og Sverige, man tager det hele med, mange fine skibe, nogle toptunede, andre trænger til en kærlig hånd eller en rigtig gør det selv mand, som enhver ejendomsmægler siger ved et "godt huskøb".

Jeg har siddet og kigget på, hvilke events vi – os fra Frederikshavn, kan og gerne vil deltage i i den kommende sæson og der kom "dilemmaet" ind i billedet.

Vi har Ebeltoft den 11. – 15. juli, vi har Skärhamn den 14. – 15. juli, vi har Jazz på Ålbæk Havn, i Sæby er der en havnefest, på Rønnerhavnen to gange kræmmermarked.

Vi vil gerne det hele, men det kan vi ikke, så nu ved kommende laughtener må vi have en snak om, hvad vi hver især vil og kan, det er spændende at se resultatet.

Så har vi desværre fået afslag på nogle ansøgninger om lidt sponsorpengene til hjælp med indkøb af materialer til vores laughus, jeg skal ikke nævne hvem, men vejen er



Vores kommende laughus



Julefrokosten 2011

sej, og krisen kradser åbenbart endnu hos nogle firmaer. Men kommer tid, kommer råd, vi skal nok komme i eget hus, det glæder vi os til.

Vinteren har været fornuftig indtil nu, så alle går og tripper, nu skal vi snart i gang med kølhalingen, bare solen skinner en enkelt dag, så går snakken ... ja – ja nu varer det ikke længe, så kan vi godt finde værktøjet frem ... dejligt med noget optimisme, det glæder.

Selvom vi er et lille laug, så havde vi en super julefrokost, vi var samlet et pænt mindre ... eller siger man et mindre pænt selskab, til nogle hyggelige timer med god mad fra Aalbæk Gamle Kro, der blev vendt og drejet en del vedligeholdelse samt lak og bundmaling, efterhånden som silden svømmede bedre og bedre i den væske man indtager dertil.

Nu inden længe skal vi også have vores årlige generalforsamling, til den er der måske lidt vedtægtsændring, vi har her i byen en Frederikshavnerordning, (de har penge i kassen) men det kræver lidt omskrivning af vore vedtægter, så det må vi tage med som et punkt, hvis man kan få lidt kontant hjælp. Det er en kommunal ordning, men de er efter sigende venlige over for små foreninger, så vi håber det bedste. Lige til sidst, vi søger selvfølgelig også penge hos forskellige fonde, men vi er nok for lille et laug, til at det tæller i deres gavmildhed.

Med venlig hilsen Birger

Åbent værft i Roskilde



Spørgelysten var stor - vi fik en interessant og udbytterig oplevelse. Her fortæller Søren i produktionsskolens værksted ved øvebåden "Saltholm"

Trods snevejret var der mægtigt fremmøde til arrangementet på Vikingeskibsmuseets Museumsø i Roskilde.

Værkstedschef Søren Nielsen fortalte fængende om værftets historie og aktiviteter – og gav en grundigt indblik i traditionelt bådbyggeri og dets metoder, materialer og værktøj. Meget interessant er valget af egnet træ og dets behandling. Han kunne vise eksempler helt in natura, idet en stor norsk Osolver og en færøbåd stod på værkstedet under reparation, begge bruges som turbåde for gæsterne på museet. Søren berettede også lidt fra "Havhingsten"s færd til Irland og retur for nogle få år siden.

Deltagerne besøgte desuden den maritime produktionskoles nye fartøj, som er under renovering i deres værksted på Museumsøen. Som omtalt på bagsiden af DFÆL-

Bladet nr. 106 har de fået forærende Sundby Havns gamle skolebåd, som bar kælenavnet "Øveballen" – og dermed reddet den fra en krank skæbne som bardisk i klubhuset. Eleverne gør den nu istand under kyndig vejledning af den tilknyttede bådbygger og vil derefter bruge den på fjorden som øvebåd under dens rigtige navn "Saltholm".

Derefter viste Stig Eklblom deltagerne over i "Orme-gaarden", hvor Roskilde Havns træbåde har deres egen plads – og så var der kaffe, the og medbragt kage i Havnekontorets mandskabsstue.

Månedens fugl

Stor præstekrave

Charadrius hiaticula

Stor præstekrave er en almindelig ynglefugl ved alle danske kyster.

Den lever hovedsageligt af insekter og krebsdyr, fx. tanglopper.

Den store præstekraves rede er en fordybning i sandet. Ved angreb vil den forsøge at bortlede fjenderne fra æg og unger ved at spille syg.



Foto: Claus Halkjær Nielsen

Kongelig Classic 1855

Endnu engang skal vi erindre om den spændende sønderjydske regatta i dagene 31. august til 3. september 2012.

Her er et uddrag af invitationen fra Åbenrå Turistråd:

I århundreder levede folk både ved Vest- og Østkysten af søfart og skibsbygning. Samtidig var de blandt de første der opdagede havets sports- og fritidspotentiale.

Ikke uden grund startede i 1855 den første danske regatta for "lystbåde" i Østersøen i Flensburg. Denne begivenhed skal nu genopstå som Kongelig Classic 1855 – en grænseoverskridende regatta mellem Flensburg - Sønderborg - Aabenraa.

Kongelig Classic 1855 skal være med til at fremme og sikre den maritim-kulturohistoriske udvikling i regionen. Målet er at udvikle flere forskellige aktiviteter, med baggrund i regionens autentiske maritime historie, og dermed sikre at området bevarer sin attraktivitet som et turistmål for såvel regionens egne borgere, som for turister.

Regattaen skal i 2012 gå fra Flensburg – Sønderborg - Aabenraa, og i de deltagende byer gennemføres en stor målrettet klassisk land- og havneevent, der med et stort kulturprogram vil være med til at synliggøre og markedsføre regionens særlige traditioner nationalt og internationalt.

Læs mere om Kongelig Classic 1855 på hjemmesiden www.kongelig-classic.dk hvor du også senere vil kunne finde tilmeldingsskemaer og yderligere oplysninger om arrangementet.



Det ser stadig ud til at deltagelse i regattaen bliver gratis, og der går stadig rygter om en fællessejlsdanned, udgående fra det Københavnske...

Fra det historiske hjørne

Denne gang handler det om Decca systemet og en artikel i Sejl og Motor fra januar 1946. Artiklen havde Sejl og Motor fundet i Svenska Krysser Klubbens blad "På Kryss":

Af Carl-Ove Thor



Apparatet herover er saa stort som en Rejsetaske og vejer kun 12 kg; udover de to Skalaer findes kun en Strømbryder og en Anordning til Nulstilling. Strømforsbruget er 80 W med 24 V. (Når man ser denne kuffert, er der sikkert mange som mindes de første mobiltelefoner, som vi slæbte rundt på i tasker eller rygsække!). Apparatet, der er fremstillet af det kendte Grammo-fonfirma "DECCA", maaler Tidsforskellen mellem Impulser fra to Radiosendere og en tredje, der paa Langbølge sender Signaler med konstant Styrke. Stedet for Tidsforskellen bliver en Række Hyperbler, se figuren til højre. Aflæsningen sker på to "Decometre", en med rød Skala og en med grøn Skala som viser Hundreder, Tiere, og Enere gennem Skala-aabninger, samt decimaler ved hjælp af en Viser.

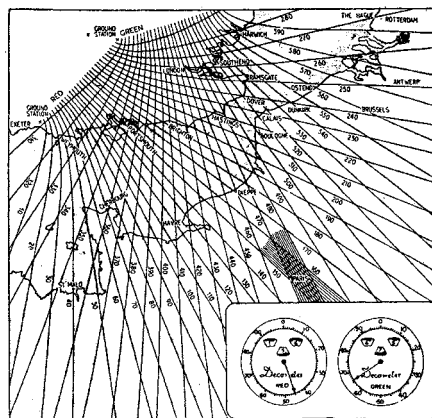
Autonavigatør til mindre Fartøjer

Indenfor Navigationen er der, ligesom paa mange andre maritime Omraader (Eksempelvis udviklingen af Radar), sket store Fremskridt. Man er faktisk nu i stand til at bestemme sin Position paa faa Sekunder og med 50 meters Nøjagtighed. Autonavigatøren har været beskrevet meget udførligt i den svenske Presse, og vi bringer her "På Kryss"s tekniske omtale af dette Apparat.

"Samtidig med, at det britiske Admiralitet offentliggjorde Detaillerne om Ekkoradioen, gav det ogsaa en del Oplysninger om Autonavigatøren, som bl.a. anvendtes under Invasionen for at gøre det muligt for de mindre fartøjer i usigtbart vejr at lande paa den franske Kyst indenfor en afstand af 50 m fra det anviste sted.

Deccometeraflæsningen viser rød Skala på 156,45 og grøn Skala på 473,66; Skæringspunktet mellem Linierne med disse Værdier på Kortet viser en Position (i dette tilfælde en flyvemaskines) nogle Kilometer NV for Paris.

Ved hjælp af nye Koblinger og Konstruktioner er Decometer angivelserne helt uberørte af Forstyrrelser og fremmede Signaler, og Navigatøren siges at arbejde tilfredsstillende under Modtageforhold, der er saa daarlige, at Signalerne ikke kan høres på sædvanlige Modtagere. Navigatøren arbejder lige godt på lange



Hyperbelnettet, trykt i henholdsvis rød og grøn Farve (kun hver tiende Linie er vist her), lægges over et sædvanligt Oversigtskort; indsat i højre Hjørne et eksempel på Deccometeraflæsninger

Afstande som paa faa Kilometers Afstand af Senderstationerne og lige godt ved Jorden, under Vandet eller paa stor Højde i Luften.

Den maximale Rækkevidde er i Øjeblikket 2.500 km og den optimale 500 km, hvorved Nøjagtigheden i Positionsbestemmelserne er omkring 100 m. Et net af Stationer over det europæiske Kontinent med omkring 1.000 km's afstand mellem Stationerne, vilde altsaa være i Stand til at give Positionen med en Nøjagtighed, som kan sammenlignes med det allerbedste, man kan opnaa med de hidtil kendte Metoder. For Atlanterhavstrafikken vilde Stationer paa Europa- og Amerikasiden være tilstrækkeligt med Hensyn til den maximale Rækkevidde. Man kan regne med, at Deccanavigatoren på denne Maade kan gøre de nuværende komplicerede Positionsbestemmelsesanordninger helt forældede. Man stiller ogsaa store Forventninger til dets Brugbarhed i mindre Fartøjer og Privatflyvemaskiner”

Efterskrift:

– Og de forventninger blev til fulde indfriet. Der blev hurtigt etableret Decca-kæder omkring Nordsøen, Østersøen og den nordlige del af Atlanterhavet. Decca-kæder blev ogsaa etableret i de dele af Verden, hvor englænderne havde eller havde haft overherredømmet, og det var en stående vittighed blandt Deccas ansatte, at DECCA betød: ”Dedicated Englishmen Causing Chaos Abroad”. Kaos opstod specielt, når en af senderne pludselig faldt ud – og der ikke var forberedt nogen back-up på skibene eller flyene.

Oprindeligt var systemet bygget op med et krydspunkt mellem to hyperbler, men for at gøre systemet endnu mere præcist og specielt mere sikkert, blev der tilføjet en tredje hyperbel – Lilla. Nu blev det lettere at stedbestemme med to hyperbler, som krydsede hinanden så vinkelret som muligt, og den tredje hyperbel som en kontrol af positionen.

Specielt fiskerne havde stor glæde af systemet. Nu kunne de sætte deres flydegarn ud i Nordsøen, markere koordinaterne, og derefter nemt finde tilbage til garnene. Selv ubåde kunne benytte systemet.

Deccas forretningsform med at lease udstyret til



*Decca
Navigator
Mk 12*

brugerne, og på den måde modtage månedlige betalinger og lave en rigtig god forretning, blev nu voldsomt truet. Dels af AP Navigator, men ogsaa andre lignende systemer. AP Navigatoren kunne fra begyndelsen af 1980'erne købes i almindelig handel, og der var ikke bundet nogen leje til apparatet.

DECCA forsøgte at trække konkurrerende firmaer i retten, men her blev de underkendt. Ingen kunne gøre sig til ejere af lydbølger.

GPS tog helt over

Det endelige dødsstød kom med indførelsen af GPS systemet (Global Positioning System). Det var udviklet af det amerikanske forsvar under navnet NAVSTAR. Med GPS systemet blev radiofyrene erstattet af satellitter, som kredser om jorden i seks forskellige baner med fire satellitter i hver bane i en højde på ca. 20.000 km. Hver tur rundt om Jorden tager 12 timer. I begyndelsen havde det amerikanske forsvar valgt at lægge en forstyrrelse ind på præcisionen af positionen. En forstyrrelse som kun amerikanerne kendte størrelsen på, men som forhindrede bl.a. Sovjetunionen i at udnytte signalet til styring af deres missiler. Denne forstyrrelse blev fjernet i 2006, men ved krisetid så kan den hurtigt reetableres. Derfor har Rusland valgt at opbygge et lignende system kaldet GLONASS, og EU er startet i 2011 med at placere de to første satellitter i deres uafhængige navigationssystem, GALILEO.

Artiklen er forkortet. Læs hele den interessante historie på DFÆLs hjemmeside

Sommerstævne i Ebeltoft 11. til 15. juli

Sommertræffet i år bliver anderledes end de senere års stævner – vi kommer nemlig til at deltage sammen med gamle træskibe i et stort samlet arrangement, Nordisk Kystkulturfestival.

Landsforeningen Kystkultur, som DFÆL også er medlem af, er i år initiativtageren til festivalen, der blev afholdt første gang sidste år i Husavik, Island.

Det giver uden tvivl mulighed for at deltage i en lang række spændende aktiviteter.

Programmet ligger endnu ikke fast, men i DFÆL-regi bliver der som sædvanligt kapsejls, sommermøde og Harpunloggen vil også blive uddelt.

Træskibssammenslutningen deltager med Skibsdage, der ellers de to seneste år er blevet afholdt på Fejø, Skibsdagene henvender sig især til de mindre skibe i Træskibssammenslutningen, og der er muligheder for at dygtiggøre sig ud i praktisk sømandskab mm.

DFÆLs medlemmer er også velkommen til at deltage i denne del af Kystkulturfestivalen.

Der vil desuden være mulighed for at kvalificere sig til og aflægge den praktiske duelighedsprøve.

Det er i år 26 år siden, DFÆL holdt sommertræf i Ebeltoft – og her mødte 85 både frem.

Det meget fristende program for dette års træf kan måske lokke lige så mange til?

Læs mere om arrangementet og foreningerne bag det på DFÆLs nyhedsside. Det vil snart blive muligt at tilmelde sig på hjemmesiden.



Programmet kan se således ud:

Erfaringsudveksling

Sømandskundskab

Synliggørelse

Herunder:

Skipperuddannelse

Jollesejls

Yoga om morgenen

Fodboldturnering

Fællessang om aftenen

**Fælles udflugt til havneby i området
Fest**



Kalenderen

Både i Bella 24. – 26. februar og 1. – 4. marts
Generalforsamling, Svanemøllehavnen 11. marts kl.
1330

Åben båd, Svendborg Lørdag d. 17 marts 1400

Åbne Både, Sundby Sejlforening Søndag d. 15. april
2012 kl. 1400

Sommertræf, Fjordsejlerne på Orø 1. til 3. juni

Sommerstævne 2012 Ebeltoft uge 28

Svendborg Classic Regatta 9. Til 11. august

Kongelig Classic Flensburg 30. august til 2. september

Sommerstævne 2013 Svanemøllen, København



Eftersøgning af oplysninger

Franskmanden Jacques Taglang er i gang med at skrive en bog om den kendte danske sejler Gerhard Rønne og hans både. Derfor søger han oplysninger om Runåbåden Frigg, eks. Vita II, tegnet af Rønne og bygget i 1936 hos Carl Madsen, Gudhjem. Båden har haft sejlmærket K 12 og er registreret i DFÆLs Arkiv

Sidst vi har hørt om båden var i 1996, hvor den, belagt med glasfiber, stod på land i Nakskov på Lolland. Skulle nogen læsere kende dens senere skæbne – eller have andre oplysninger om båden, må man gerne sende dem eller fortælle dem til dette blads redaktør, Stig Ekblom – så skal jeg sørge for at det kommer videre til monsieur Taglang.

Glemmt skribent igenigen

På side 9 i sidste nummer af DFÆL-bladet bragte vi en dejlig beretning om "Kapsejlad i Flensburg". Af een eller anden grund – og det er sket før – glemte vi at fortælle at den er skrevet af Liselotte Vestergaard ("Duen" af Assens). Undskyld igen, Lotte – men hermed...

Min båds historie

I sidste nummer nævnte vi i Ove Juhls artikel på side 27, at "Uddrag af Sejlsport 1928 – om Registrering af fartøjer" ikke for tiden var tilgængelig på Statens Arkiver. Det er det vist stadig ikke, men til gengæld kan man nu finde artiklen på DFÆLs hjemmeside i Artikelbasen.

Kommende åben båd:

Åben båd, Svendborg

Lørdag d. 17 marts 1400

Kragejollen Ellida (DFÆL plaketter 2006 og 2011) vil nu optræde med ny stævn.

Vi får her mulighed for at se de afsluttende øvelser.

Adresse: Kyseborgstræde, 5700 Svendborg

Åbne Både, Sundby Sejlforening

Søndag d. 15. april 2012 kl. 14-17

Sejlkutteren "Maj", Springereren "Passat og Kystkrydseren Mila"

byder velkommen til åbne både

Sundby Sejlforening, Amager Strandvej, København



Generalforsamling 2012 i Dansk Forening for ældre Lystfartøjer

Generalforsamlingen 2012 foregår 11. marts i Sejlklubben Frem, der ligger med flot udsigt over Svanemøllehaven, der er Danmarks største lystbådehavn.

Frem blev stiftet i 1897 og har ca. 800 medlemmer.

Der kan bestilles buffet inden generalforsamlingens start, pris 148,- kr. pr. person. Forpligtende tilmelding senest fredag den 2. marts til Marianne på marianne@defaele.dk

Betaling sker i baren sammen med drikkevarer.

Frokost kl. 12, kun ved forudbestilling til ovenstående.
Generalforsamlingen begynder kl. 13.30.

Adressen er:

Øresunds Sejlklub Frem

Strandvænget 65

2100 København Ø.

Moderniserede vedtægter

Bestyrelsen har valgt at bruge en række arbejds møder på at modernisere DFÆL's vedtægter. Der har været nogle uklarheder, som bestyrelsen gerne vil fjerne.

Der er ingen store omvæltninger i forslaget til de nye vedtægter, men derimod en lang række omformuleringer og rokader, der gerne skulle tydeliggøre meningen med vores vedtægter. Opmærksomheden henledes dog især på §4 og §5, hvor fartøjsregistret har fået sin egen paragraf og medlemskabet til DFÆL er blevet præciseret.

De nye vedtægter rundsendes i forbindelse med indkaldelsen til generalforsamlingen (i henhold til vedtægterne, gamle og nye) til godkendelse af generalforsamlingen.

Bestyrelsen håber, at I vil tage vel imod forslaget til de opdaterede vedtægter.

(Vi arbejder endvidere med at genformulere DFÆL's grundlaget, samt udarbejde en mission for DFÆL's fremtid – tiltag der skal give DFÆL større gennemslagskraft. Tiltagene vil senere blive præsenteret via hjemmesiden)

Hilsen

Bestyrelsen



Tegning: Preben Henriksen, »Bamber«

FD 59 Påfuglen

Gammel, men godt sejlede båd. To stel sejl. 4 HK påhængsmotor. Nyt ror. **15.000 kr.**

FD 353 Soffie II

Renoveret nyt dæk. Kahyt, aptering og cockpit. Sejl. 4 HK påhængsmotor. **42.000 kr.**

38 m² Hansen spidsgatter Anna, ex. Søbjørn II

10 hk Marstalmotor renoveret. Alt til sejlads. **24.000 kr.**

6 m R

Moderne Jan Kjærulf-konstruktion 1993. Sejlklar **160.000 kr.**

William Jensen 2027 7948

To små ruller kraftigt lærred til dækket eller ruftaget.

MØLLERDUG. Den helt rigtige

3,5 m x 63 cm

3,0 m x 107 cm

Er dukket op ved oprydning i Sejlklubben Frem's byggeskur.

Gives til værdigt trængende. Først til Mølle. Afhentningstilbud

Henvendelse til Gorm Boa, 3963 0952
gorm@boa.dk

EPIFANES
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

Vores kendte 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 simpel at arbejde med.

Giver en ubeskrivelig hård og spejlglat højglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer TS-6440
denn fugemasse, fiks i
kort, hård og glat.



Limning

TDS serie af monterings- og
samlingspaster, for fleksibel
limning af skudskov og andre
materialer.



Rengøring

TDS serie af rengørings- og
afrensningsskudskov, der fjerner
alt overskud og gamle
overflader.



Vedligehold

TDS serie af vedligeholdsskudskov,
der fjerner alt overskud og gamle
overflader, samt fjerner alle
forurensninger.

**WEST
SYSTEM**
BRANDS

Professionel epoxy til bådfolket!



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

Kontakt: HF Industri & Marine, Gottorpsvej 6, 5700 Svendborg, Tlf. 63201313, www.hfmarine.dk

HF Industri & Marine
ApS

BACARDI – Rummer yawl



Længde 10,75 m,
bredde 2,95 m,
dybgang 1,55 m,
displacement 7 t.

BACARDI er tegnet af den engelske konstruktør C. Holman og bygget hos Upham i Brixham 1960. BACARDI er en smuk, harmonisk, velbygget yawl og en god havsejler.

Klædningen er i 1" teak, og overbygningen er i teak. I 1998 blev kølboltene skiftet til rustfrit stål og et nyt mastespor ilagt på Walsted Bådeværft.
Motor: Sole' diesel (Mitsubishi), ferskvandskølet, 26 HK (1996). Sejl: Storsejl og mesan (1995), Furlex rullesystem og genoa (2000) og diverse ældre sejl.
Udstyr generelt: GPS- Garmin 152 (2009), CQR anker 35 lb + kæde, Bruce anker 20 lb. + ankertov, VHF (SP), ekkolod, Sestral kompas, Simpson and Lowrance ratstyring, Zodiac 4 mands redningsflåde (2008), Sprayhood (2009), Reflex varmeovn, Plastimo Atlantic ovn (gas), Rutland 504 vindgenerator (2009). Fuldt udstyret pantry til 4 personer. Separat toilet med holdingtank. Køjepladser: 4 og evt. 1 køje i forrummet. Detaljeret udstyrsliste og fotos tilsendes via mail til interesserede købere.
Pris: kr. 280 000

Henvendelse: Jens Aage Jensen (0045) 62217546
Mail: jaaj10@gmail.com

26m² klassespidsgatter sælges S26 D9



Tegnet af Georg Berg
Bygget hos F. J. Torsell, Odense 1939
Kalmarfyr på eg

Længde 6,66 m.
Bredde 2,22 m.
Kølvægt 1,050 T.

Båden har stået på land i mange år, men er absolut værd at restaurere.
Er holdt vedlige med linolie og træbjære og er i sund i alt træværk.
En mindre reparation ved nederste rorbeslag er nødvendig.
Båden fremstår originalt, med alt rig og sejl.
Indenbords Albin motor og vinterstativ medfølger.
Medlem i »Dansk Foreningen for Ældre Lystfartøjer«
og opført i »Det Danske Klassespidsgatterregister«.
Kan afhentes for 5000,- kr.

Søren Møller, Banevænget 12, 5932 Humble DK
Telefon: 2871 8180
Mail: nordenbro@gmail.com

Camelot Molich 39' sloop



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

En af de sidste danskbyggede klassiske havkrydsere, tegnet og bygget af Molich i Hundested, søsat i 1969. Særdeles velholdt fartøj!

Konstruktionen er kendetegnet ved det slanke agterskib og vægten koncentreret midtskibs hvilket giver en perfekt balance og komfortabel sejlad under sejlpres. Klædning er 1" blank mahogny på lamineret egespant, alle skruer og bolte er bronze eller rustfrit stål. Dæk 15 mm teak på 10 mm finer. Skandæk, cockpit og rufsider i

mahogny. Blykøl og aluminiumsmast.

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 spilere 85 og 110 m² 4 stk Molich bronzespil ved cockpit, 3 spil på mast. 15 kg CQR anker med kæde, ankerspil, extra anker. VHF- SP »Sailor« RT 2048, redningsflåde RDF. GPS-Leica/AP, ekkolod- Autohelm, 2 kompasser, Selvstyrrer-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

15 m² kutter

Navn: Ada
Byggeår: 1936
Længde: 7,45 m
Bredde: 1,74 m
Konstruktør: Christian Jensen, Oslo
Bådebygger: John Madsen, Svendborg

Båden har været en perle og kan blive det igen. Den har meget smukke linjer, og et flot teakdæk.

Den har ikke været i vandet siden 2007. Omfattende renovering er påkrævet.



**Båden kan afhentes for
kr. 3.000**

**Kaare Sørensen,
tlf. 97 85 58 25
Anemonevej 15
7600 Struer
Mail: olebaad@gmail.
com**

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.
Kobbørsøm og klinkeskiver
Rustfri bolte, skruer etc.
Finsktjære og tjærekit – alt

til faget hørende

Savværket tilbyder:

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

SUNDSHØJ BÅDEBYGGERI

v/Arne Wahl



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

DFÆL-Shoppen

Det er nu, du skal tænke på hvordan båden – og ikke mindst du selv skal se ud i sejlsæsonen

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



Bestilling fra DFÆL-shoppen

Hermed bestilles:

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

Samlet pris. Hertil kommer 40 kr. til forsendelse

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr.: _____ By: _____

Telefon: _____ Email: _____

Blanketten sendes eller mailes til:

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

Feriebåd i Grækenland?

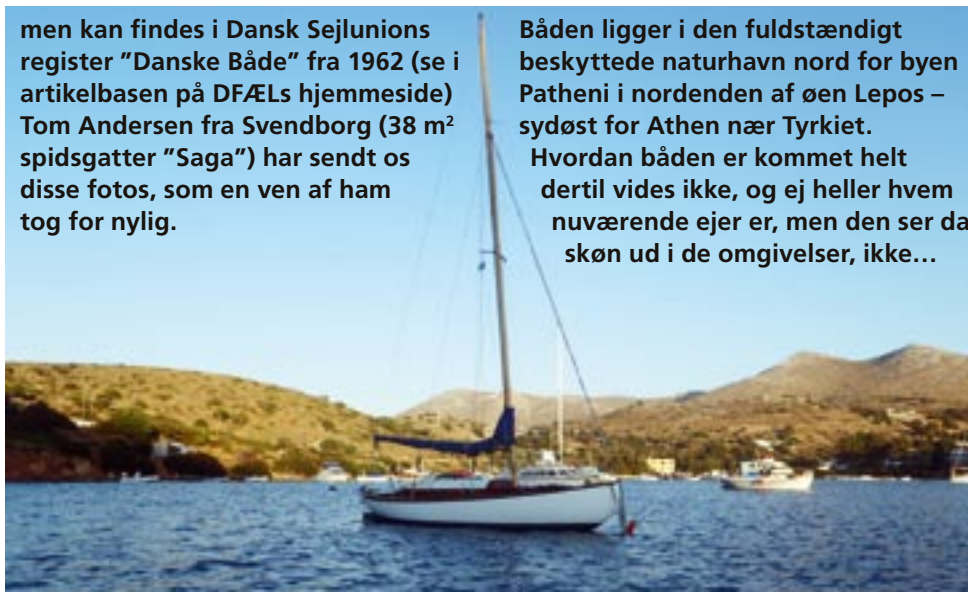
Var det noget med en ekstrabåd i de varme vande? Særligt velbeslåede træbådsfolk kunne måske tænke sig at have en fast stationeret feriebåd på en græsk ferieø?

I hvert fald ligger der et fint eksemplar af en Utzon 30'er, "Me-Me" til salg for 12.500 euro. Båden er aldrig blevet registreret i DFÆLs register,



men kan findes i Dansk Sejlunions register "Danske Både" fra 1962 (se i artikelbasen på DFÆLs hjemmeside) Tom Andersen fra Svendborg (38 m² spidsgatter "Saga") har sendt os disse fotos, som en ven af ham tog for nylig.

Båden ligger i den fuldstændigt beskyttede naturhavn nord for byen Patheni i nordenden af øen Lepos – sydøst for Athen nær Tyrkiet. Hvordan båden er kommet helt dertil vides ikke, og ej heller hvem nuværende ejer er, men den ser da skøn ud i de omgivelser, ikke...



ISSN 1902-0163