



DFÆL-bladet

Nr. 114 december 2012

Skønhed og **sejlglæde**





Nr. 114, december 2012

Dansk Forening for
Ældre Lystfartøjer
Udkommer 4 gange årligt.

Redaktion:

Stig Eklom, (ansvarshavende)
Egelund 42, Himmelev
4000 Roskilde
seklom@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.

*) ændres i 2013

Bestyrelsen og kontakt

Formand

Ove Juhl
Udbyvej 37
4780 Stege
5538 8631, formanden@defaele.dk

Catja Beck-Berge
Kildegårdsvej 42 st.
2900 Hellerup
4026 3839, cbb@defaele.dk

Marianne Bryde Steensen
Oldermundsvej 29 st. tv
2400 København NV
Tlf. 3583 1261
marianne@defaele.dk

Anders Rugaard
Adelgade 49, 4. mf.
1304 København K
Tlf. 2621 3102
anders.rugaard@gmail.com

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

Kasserer

Medlemskab, m.m.

Poul Klentz
Dalgas Boulevard 1, st.
2000 Frederiksberg
Tlf.
Email: poul@klentz.net

Indmeldelse

www.defaele.dk
eller til foreningens sekretariat

Lokale initiativer

»Ø-havet«, Sydfyn

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

»Kjøbenhavnske Træsejlere«

Catja Beck-Berge
Kildegårdsvej 42, 2900 Hellerup
Tlf. 4026 3839. Mail: cbb@defaele.dk
Hjemmeside:
www.kbh.træsejlere.dk/

»Fjordsejlerne«

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

Frederikshavn Træskibslaug

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

Træskibsforeningen i Århus

Torben Moeslund Andersen
Thorsvej 9, 8230 Åbyhøj
2087 7936. Mail: torben@thorsvej9.dk
Hjemmeside: www.tsa.dk

*Forside: De Københavnske Træsejleres
torsdagskapsejladser skaffer træning til
de ivrige sejlere. Her er det Bombus hvor
Lene og Niels Laursen har fået Catja og
Morten med som erfarne gaster*

Indhold

Spanien og folkebåde	4
Springerspørgsmål	6
Smukkere sejlnumre	10
Teakdæk og erfaringer	12
SSB'ere i Øster Hurup	13
En fødselsdagsgave til Bel Ami	14
Fjordsejlerne	15
Træsejlerne i Århus	16
Suså Havn i aktivitet	18
Tit Tit – en sjældenhed	20
DFÆL skifter Bladnavn	22
Organisatorisk	24
Generalforsamling	24
Birte Molbech stopper	24
Kasserer er begyndt	24
Kalenderen	24
Nye medlemmer	25
Foto-kalenderen	25
Månedens »Fugl«	25
Frederikshavnerne på Nordre Rønner	26
Sommerstævne i København	30
Sladrebænken: Tryghed på havet	36



*I Spanien er der stor interesse
for den Nordiske Folkebåd*



*Sejlnumrene skal passe
til dit smukke fartøj*



*Med frederikshavnerne på besøg på Nordre
Rønner*

Verdens første folkebåd

Af Gorm Boa

Hele november måned i år måtte jeg tilbringe i Spanien som rekreation. Ikke det værste sted, når det endelig skulle være. Jeg kunne låne et hus i Albir ved den Spanske Costa Blanca-kyst med udsigt ud over Middelhavet

I en havn i nabobyen, Altea, lå den fineste træfolkebåd, pakket ind i presenning de steder solen kunne ødelægge den lakerede mahogni.

Fra vores folkebådsartikler her i bladet kunne jeg huske, at den allerførste byggede folkebåd skulle befinde sig i Spanien. Det skulle vel ikke være den?

Jeg skrev et brev på engelsk, som jeg lagde ned i båden, og allerede en uge efter var der svar på min mail. Båden var godt nok ikke den allerførste, men denne var bygget i Norge i 1962, og via Ipswich i England havde en bådebygger fra Valencia købt den i 1996. Og nu lå den altså her og så strålende ud. Den bar det flotte navn Peal o'Bells.

Men ejeren, Joachin, havde videresendt mit brev til den spanske folkebådsklub, *Associación Nordic Folkboat de España*, og derfra kom så kontakten til den rigtige FS 1.



Folkebåden i Altea Peal o'Bells, der ledte mig på sporet af den ældste



Her bugseres Armensis ud af Gibraltar Havn inden den skulle renoveres grundigt



Fra den spanske folkebådsklub fik jeg dette billede



Købekontrakten fra 1991, hvor den nuværende spanske ejer begyndte sin istandsættelse



Ejeren af FS 1, Angel, sendte mig nogle billeder. Båden blev bygget i Göteborg i 1942 og døbt meget passende Carmencita af Sjösalä. Senere har båden blandt andet heddet Armensis, men den nuværende ejer har døbt båden Eia in Mataró. Han har alle papirer fra bådens historie og fortæller, at det tog ham fire år at få båden op på den stand, den har i dag. Båden ligger i havnen Mataró nær Barcelona, og de sejler kapsejls i folkebådene fra Barcelona. Jeg var meget velkommen til at komme og deltage den følgende weekend, hvor de havde et mindre stævne. Det var sidst i november.

Men de mange hundrede kilometer afholdt mig fra det ellers fristende projekt-

Hvis du vil vide mere, kan du forsøge her: www.facebook.com/groups/anfolkboat/ eller: nordicfolkboatspain.wordpress.com/

Afslutningsreplikken fra ejeren var:

Dear friend:

If you need any picture or information, please, contact to me for anythings.

It's a pleasure to talk to you about folkboat theme..

Kender du den fornemmelse?

Her ses lidt af det store arbejde, som ejeren, Angel, har lagt i at rejse den godt brugte folkebåd op til den fine stand. Det er interessant, at man vælger at lægge teakdæk på træbådene. Det tåler meget dårligt den stærke sol og det meget salte vand. Men det ser flot ud når det er i orden.



I sidste nummer af bladet fortalte Eva Noer Kondrup om udviklingen i Springer-klassen, hvor nye kræfter træder til med en indsats for bevaringen af denne del af den maritime kulturarv. Hun løftede sløret for en ny trend – at være retrosmart – men se nu hvad der kommer frem, når Eva stiller helt konkrete spørgsmål til de nye ildsjæle.

Krydsild for springerne

Af Eva Noer Kondrup



Deres udsendte har spurgt tre relativt nybagte springer-ejere om løst og fast, se her hvad de svarede...

Det drejer sig om Morten Helmbo »Heto«, Peder Frederik Jensen »Porthos« og Sune Krohn »Isabella«.

Hvad vil du egentlig med sådan en gammel båd?

For Peder og Sune er det de smukke



Peder Frederik Jensens Porthos dokumenterer de smukke linjer



Morten Helmbo viser stolt den nyudsatte Heto frem

linier, der trækker, og Peder siger: »Den er konstrueret og tænkt til havet på en måde man sjældent ser.« For Sune er det netop springerens linier, der gjorde udslaget: »Springet, det lave fribord og de »slanke« linjer hos springeren var lige mig.«

Morten Helmbo har dette mere livsstilsagtige svar:

»Det er vist ikke meget tvivl hos mig, om at de gamle skibe ligger i top som værende unikke stykker smukke, smukke fartøjer. Rødvin smager bedre ombord, sejladsen bliver meget givende, miljøet er hyggeligere og de anerkendende nik, man får på kajen, gør arbejdsweekenderne, turene og bekymringerne det hele værd.

For mit vedkommende handler det om glæden omkring sin båd. Nogle vil sejle hurtigt, nogle vil sejle langt. Jeg vil smile, når jeg ser skibet i havnen, når jeg sejler det, og når det står på land.

Det er et stykke kulturarv der skal bevares, et fanta-





stisk stykke kulturhistorie, der forsvinder hvis der ikke kommer friske kræfter til.

Holdningen hos mig er vel – »Den der bærer evnen (eller overskuddet) har også forpligtelsen« for at citere Spidermans (superhelt, red.) forfatter Stan Lee.«

Hvis du skulle anskaffe lanterner til din båd, bliver det så:

- a) Helt originale lanterner (som du må lede efter i årevis), eller*
- b) Dyre, men pæne efterligninger i klassisk stil, eller*
- c) Det spiller ikke nogen rolle, om lanterner ligner de originale*

Der er mest stemning for at være konsekvent og lede efter de helt originale lanterner, dog vil Peder godt nøjes med en pæn efterligning, hvis nødvendigt.

Springeren er måske ikke lige den kvikkeste i vendingen, hvad roeffekt angår, men dette tager ikke glæden fra nogen, Sune har følgende løsninger på det:

»Jeg syntes egentlig, at den reagerede fint på roret. Efter jeg har strøget motoren og udluset omkring skruen, er jeg fortrøstningsfuld, mest af alt fordi jeg vil undgå turbulensen omkring roret.

Det eneste sted, hvor jeg er bange for, at det kan blive et problem, vil være i et smalt løb/havn med vinden lige i røven. Dog har jeg i disse situationer haft god erfaring med at binde en spand til båden, som nødbremse (hvis man binder den foran er den sikkert også yderst effektiv at vende om).«

Morten er tilsvarende snusfornuftig, for, som han siger: »Hvis jeg vil have lille venderadius og stor roeffekt, skulle jeg ha' købt en spækhugger.«

For Peder er det et spørgsmål om indstilling: »Jeg har god tid«.

Hvad angår spidsgatternes betydning som kulturarv, er der enighed om, at denne bådklasse har lokal dansk betydning, så selv om den ikke ligefrem behøver at komme på UNESCOs liste over verdenskulturarv, bør der dog bevares i det mindste nogle få eksemplarer for eftertiden.

For Peder er dét en selvstændig grund til at have

Heto ligger og praler af det smukke skrog og den slanke rig

renoveret netop denne båd: »Fordi det er en fornøjelse af bringe noget så smukt og væsentligt tilbage til fællesskabet.«

Har du et godt råd til folk, der vil renovere og/eller vedligeholde en gammel træbåd, det være sig håndværksmæssigt, psykologisk eller planlægningsmæssigt?

Morten: »Det bedste råd ville være at styre sit ambitionsniveau!!! Sætte små delmål – en 5-årig vedligeholdelsesplan. Desværre lærte jeg dette al al for sent – havde slæbt ALT ud af skibet, skrabet ALT, slebet ALT. Hvis jeg ville ha' skibet på vandet, måtte jeg investere det meste af min fritid igennem det meste af året, og er stadig ikke helt tilfreds.

Med gode små delmål og en 5-årig plan kan du få den håndværksmæssige perfektionisme, det psykologiske overskud, og din båd på vandet hver sommer.

Sidst, men absolut ikke mindst, – benyt dig af den KÆMPE vidensbank de andre træbådsejere ligger inde med. Vi elsker at tale om det, vi elsker at hjælpe, og vi elsker at PRALE.«

Det sidste kan Sune nikke genkendende til: »Find et afsides sted, så man undgår alt for mange mere eller mindre gode råd :-)> »

Peder: »Hvis du går kold undervejs, så skil dig af med båden inden den bliver ophugningsmoden. Men ellers: gør dit arbejde godt og gennemfør det.«

Hvilken lak bruger du??

Peder: »Le Tonkinois«

Sune: »Sminilac polyurethan yacht lak«

Morten: »Linolie og Tonkin lak.

Det virker – relativ hård overflade, nemt at arbejde med, flot glans. SKAL slibes hver år, eller bliver det »tis«gult med tiden.

Har tidligere benyttet: Benar-olie Ovatrol - D1 - D2, Hempel Favorit, Epifanes.«

Så er der vist lagt op til laksnak, når springerne engang mødes..., det bliver spændende at se resultaterne af de forskellige metoder, og selvfølgelig helst til søs ;-) Pøj pøj til jer alle tre!



*Isabella i
Kalundborg
Havn*

Til kamp mod grimme sejlnumre!

Af Henrik Effersøe

Når man lægger så markant ud med et udsagn der bunder i helt subjektive betragtninger, så må man også være klar til at modtage øretæver. Vel så, men jeg bevæger mig frejdigt videre alligevel:

Det er utåleligt grimt at se DEN i stedet for det klassiske D i sejlet på en fin gammel træbåd anno dazumal.



Gammelt håndkoloreret foto af Utzon-klassespidsgatteren Leila fra forsiden af Sejl og Motor. Flotte tal placeret fint højt oppe på sejlet.

Mig bekendt er ingen klassisk træsejler blevet nægtet deltagelse i en kapsejls, selv om der i kapsejlsreglerne faktisk står at man skal have DEN i sejlet. Så få dog D i sejlet – det passer til din klassiske båd!

Det er så nemt at købe nogle digitale 8-taller i selvklæbende nummerdug og så skære dem til, så der står fx S 30

To smukke både med smukke sejlnumre. Båden tættest på fotografen har klubnummer (A betyder K.A.S.) og nummeret er i en klassisk typografi og det sidder korrekt mellem 1. og 2. sejlspind med styrbord side overst. Båden bagest er en klasset båd og har – ligeledes helt rigtigt – numrene monteret højt oppe mellem 1. og 2. sejlspind. Og man gør hér hele nummeret ”færdigt” for man går om på den anden side af sejlet – se på et andet af billederne hvordan man ikke skal gøre

D et-eller-andet. Men hvor er det grimt! Hvis det er sejl-mageren der har for vane at gøre sådan noget på nye sejl, så bed ham give dig 1½ meter nummerdug med sammen med sejlet i stedet for. Bagefter skærer du pæne klassiske tal ud og placerer dem sådan, som man bør gøre på en ældre træbåd – se mere om hvordan i billedteksterne.

Lad nu være med at vælge postrøde eller grønne tal i et sejl på en klassisk båd: grimt! Sorte eller mørkeblå, tak.

Jeg ved godt, at ovennævnte er skrevet lidt provokerende, men jeg måtte altså få galden ud og det lettede. Tak fordi du gad læse med og forhåbentlig er du enig. Men ellers kan vi vel være lige så gode venner alligevel. Og hvis jeg bare får nogle stykke med på min æstetiske vendetta, så bliver der lidt pænere derude på vandet fremover – synes jeg.

Sådan så Folkebåde ud i 1962 med pæne typografier, D foran nummeret og én side ad gangen.



Her ser vi hele 5 klassiske både. Til venstre EX 38 og NK 8 med pæne bogstaver og tal og pæne placeringer. Båden i midten med K25 S27 i sejlet forsynder sig mod reglen om at gøre nummeret "færdigt" på én side før man går om på næste. K25 S27 bør stå i en enhed på styrbord side øverst og så gentages nedenunder på bagbord side. Med de to Folkebåde er den helt gal: DEN og ikke D og så digital-tal på den til højre og en opstilling hvor man skiller DEN og nummeret ad på hver side ind imellem hinanden. Ikke kont for nu at sige det lidt pænt.

Teakdæk til behandling

Af Eva Noer Kondrup

Med lik og med lak og med snus, nej: ikke snustobak, fyda, i disse ikkerygertider, jeg prøver lige igen:

Med lik og med lak og med snus - fornuft!

Sådan skød vi foråret igang på Passat. Den grundige læser af dette tidsskrift vil allerede vide, at vi i nådderne på vores utætte teakdæk først lagde baner med gamle kassettebånd (med indspilninger af de store klassikere) for derefter at tætnes med fugemasse.

Projektet havde været under opsejling gennem flere sæsoner, og undertegnede havde bl.a. øvet sig i fugningens kunst ved at restaurere gulvet i sit hjemlige komponistarbejdsværelse.

Der var flere årsager til at en reparation måtte til: lakken på skandækket (den yderste del af dækket) havde en tendens til at slippe op mod selve dækket, og en lapning af stederne i den varme april 2009 havde ikke haft den ønskede virkning.

Generelt var dækket også frygteligt utæt. Så utæt at det havde været drøftet, om vi skulle pille det helt op. Den diskussion tog dog en ny drejning, da vi opdagede at alle lameller var slået fast med broncesøm, og at det derfor ikke var muligt at afmontere teakstavene uden også at ødelægge dem.

Ydermere var der i bagbord side et dumt sted, hvor et stykke finér var lagt ind over både skandæk og teakdæk som en midlertidig lapning af et dårligt sted. Dette burde laves mere permanent og også æstetisk forsvarligt.

Gennem et par år har vi vasket teakdækket ned med sæbespåner, så det står flot uden de mørke streger som vist ikke kun er skidt, men også naturlig udvaskning fra selve træet. En enkelt gang er der givet brun sæbe, men der skal man være forsigtig, for den brune sæbe går også til angreb på lakfladerne.

Knofedt og skrubbepborster er imidlertid et hit og kan gøre rene underværker.

Projektet var ikke uden modstand, foråret var en kold

og våd omgang, og vi havde stor glæde af tricket med at lægge fugepistolen i en spand varmt vand inden brug.

Den gamle fugemasse blev krattet op med øloplukkerdelen på 3 gamle schweizerknive, som viste sig at være det bedste redskab, og der gik vist lidt sport i at få krattet nådderne helt rene.

I kanten af dækket op mod alle lakflader blev fugemassen erstattet af tyk epoxylim farvet med en anelse sort printerblæk (i pulverform). Det bør forhindre afskalning af lak op mod fugen, da den jo så slutter helt og aldeles tæt.

Vores fenderliste blev også limet ordentligt fast for at forhindre fugtens indtrængen og også for at værne om selve fenderlisten, som har lidt under at vores gamle havneplads reelt set var for smal, så fenderlisten blev lidt hærget...

Lakeringen foregik med Tonquinnois, de foreskrevne fire lag, så nu er det spændende at se. Der er tendens til små skader hist og pist, men loden er flot, og vi har ihvertfald noget mindre fugt om læ, så missionen er vist lykkedes.





Rene Sørensen og Hugo Hørlych Karlsen ved de to originale eksemplarer af den klassiske danske SSB-sejlbåd – Leda klar til at komme i hus til renovering, Margot klar til at få stillads og presenning over sig til almindeligt vedligehold vinteren igennem, men også til igen at blive forsynet med den forluge, som Leda har bevaret i original.

Nu to stk's danmarkshistorie i Øster Hurup Havn

af Hugo Hørlych Karlsen

SSB står for Sydskandinavisk Klassebåd B. Det var en dansk kapsejls- og turbåd, som i begyndelsen af 1920'erne blev konstrueret af A. Witt.

Der blev i alt bygget otte SSB'ere. Den første SSB'er er fra 1927 og hedder Margot, bygget på Thurø af Martin Jensen. Nummer fem i rækken er fra 1932 og hedder Leda, bygget på Helgolandsværftet, Helsingør.

Margot har i godt seks år haft hjemhavn i Øster Hurup, Sydøsthimmerland, ejet og sejlet af forfatteren og forlæggeren for NordØsten Forlag, Hugo Hørlych Karlsen.

Leda er ad kringledede veje nu også landet i Øster Hurup

og ejes af skibs- og hustømrer Rene Sørensen.

Hermed ligger to eksemplarer af en af Danmarks mest kendte klassiske træbådstyper i Øster Hurup Havn og vil i de kommende sejlersæsoner uden tvivl ofte kunne ses for fulde sejl ude i Kattegat.

Leda skal en vis renovering igennem, men når skibstømreren Rene Sørensen, der også er bådføreren, har gået den efter, vil den præge farvandene i og ved Øster Hurup sammen med Margot.

Hjemmeside for Margot:

<http://www.nordosten.dk/margot.html>

En lille solstrålehistorie i en mørk tid

Med i lykkeposen var også Tilsynsbogens oplysninger om båden første registrering – d. 20. oktober 1936 – det er jo netop Henrik Effersøes fødselsdato (vistnok bortset fra årstallet altså) – så nu kan de fremover fejre deres fødselsdag sammen.



Den kendte københavnske træsejler og spidsgatterentusiast Henrik Effersøe har gennem årene gjort en kæmpe indsats for at indsamle viden om de danske spidsgattere og deres historie – og har hjulpet mange med at få mere forstand på deres spidsgatter.

Nu tilsmiler heldet også ham selv – fra helt uventede kanter. Se her, hvad han fortæller:

” For en måned siden – mandag den 22. oktober om formiddagen – fik jeg en opringning fra Svanemøllehavens havnekontor. Der stod en mand med en pose med nogle papirer og tegninger om båden han ville aflevere til mig. Jeg var meget forbavset, men fik dog sagt tak gennem havnefogden.

Det var den mand, som Lis og jeg købte båden af i 1989 og som jeg flere gange havde skrevet til for at få de papirer på båden, som jeg aldrig fik dengang. Han svarede aldrig på brevene.



For nylig fandt Henrik selv et foto af sit gode skib ”Bel Ami” – taget i 1938 – og han skriver selv: ”Meget sjovt at den ligner sig selv så meget, selv om billedet er taget for næsten 75 år siden. Man kan se at den kun har 2 vanter + bagstag og at der ikke er hverken toplanterne, strut eller salingshorn. Og bomuldssejl med »8« og »1« for S38 D1.”

Ekstra sjovt, fordi det var en slags fødselsdagsgave for mig, fordi jeg havde fødselsdag to dage før den mandag formiddag.

Posen viste sig at indeholde netop de papirer jeg ikke havde fået med dengang: Målerbreve, Tilsynsbog fra Statens Skibstilsyn mv. Desuden diverse instruktionsbøger for motor, radio, varmeanlæg (!) toilet (!) og så tegninger af båden, hvorpå Albin-motoren anno 1937 var tegnet ind. Da motoren kom i, savede man en firkant af blyet ud agter og så satte man den ind foran i stedet. For at kompensere for motorens vægt.”

Se sådan kan bådens historie i modsætning til andre komme flydende helt af sig selv – eller hvem ved – måske har nogen eller noget pirket kraftigt til den tidligere ejer om langt om længe at få afleveret de spændende materialer. En opfordring herfra skal i hvert fald lyde til alle om at enhver gør sit for at historiske oplysninger om vore gamle både kommer til de rette vedkommende – det betyder så meget for den enkelte bådejer, og for vores samlede forståelse af træbådsæraens forhold.



*Den lykkelige
ejer af den
smukke 38 m²
M.S.J. Hansen-
spidsgatter
"Bel Ami"
gennem 23 år,
Henrik Effersøe,
da han deltog i
Fjordsejlernes
slibedag i Lyn-
næs, november
2011*

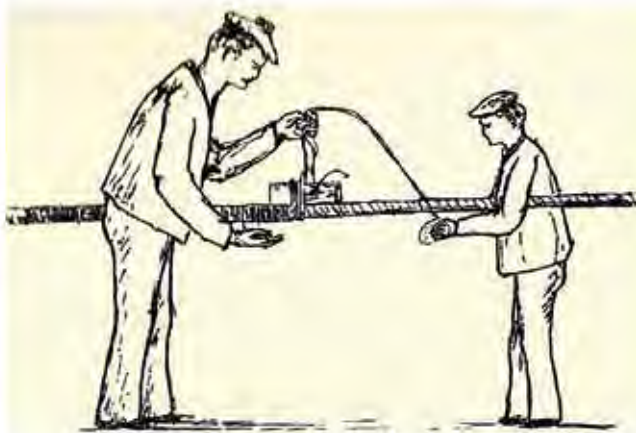
Fjordsejlerne

Simon Bordal Hansen

To gange vintertræf på bedding

Vi er ved at få styr på et par arrangementer for os Fjordsejlere her i vinter.

Lodsbådslauget i Holbæk vil gerne have os på besøg. De har et fint og rart hus på havnen i Holbæk, og det vil være rammen om besøget. Et laug af frivillige holder godt liv i den gamle gaffelriggede lodsbåd. Tid endnu ikke aftalt.



Wiresplejsning

I samarbejde med Gorm Boa fra Københavnske Træsejlere laver vi et minikursus i det ædle kunst at splejse wire! Gorm mestrer den sag og har været med til at rigge flere klassiske klenodier. Han er desuden grafiker på DFÆL-bladet.

Lørdag den 19. januar klokken 10-16 i Sejlklubbens Frems skolelokale på første sal, Strandvænget 65, 2100 København Ø. Noget for dig, så meld dig til nu til www.simonhansen.dk. Er der for mange tilmeldinger, gælder først til mølle princippet.



PisPotCup hos Træsejlerne i Århus

*Havnens nye skib og vinder af klassen
for store skibe Mejt*

Af Torben Andersen, TSA.

PisPotCuppen i år var den største succes i længere tid. Jeg fik desværre selv et mindre havari og måtte udgå, men som arrangør var det en stor tilfredsstillelse, at komme ind til en tom havn. Der deltog omkring 20 skibe i alle størrelser, og der manglede vel realistisk set kun en 6-7 både, så det kan næppe gøres meget bedre. Der er altid nogle, der er forhindret med god grund.

Som nogle læsere måske kan huske fra artiklen i sommernummeret, er PisPotCuppen en distancesejls af de mere specielle. Det gælder om på fire timer at udsejle så lang en distance mellem nogle definerede mærker i Århus Bugt og Kalø Vig. Ved for sen hjemkomst er der et sindrigt straffesystem. Det betyder, at starten er samlet og flot, og så spredes feltet, da alle selvfølgelig har den helt rigtige strategi i år, som vil bringe sejren i hus. I løbet af de fire timer møder man så konkurrenterne rundt om i bugten.

I år valgte vi at bruge en alternativ startlinje, da der både var et vandscootermesterskab og en kølbådskejls på samme tid. Jo, der var trængsel på bugten den dag og hvis man skulle vælge en god dag til at falde overbord, var det ganske afgjort dagen.

Vi var blevet lovet 8ms. vind og aftagende, så det lød helt ideelt. De 8ms. holdt godt nok til en start, men så be-

gyndte vinden at øge til noget, der konservativt vurderet kunne kaldes hård vind. Det kom selvfølgelig som en overraskelse for mange, og der blev kæmpet med rebeliners og sejl. Heldigvis klarede alle sig, og der var kun et par mindre havarier. Vores joller klarede sig også, men syntes vist det havde været lige interessant nok til sidst. Til gengæld var det så dagen for vores store og tunge skibe.

Efter at alle var kommet i havn, var der hygge og en øl, mens der blev regnet og regeret i hovedkvarteret. Endelig kunne præmierne uddeles og resultatet blev som følger:



*Folkebådene indgår forlig om fælles forældremyndighed til
pispotten*



Amanda, den evige vinder



Erna i lidt vel kraftig vind



Kapsejlad for fuld blæs

Joller og meget små både: Amanda (som sædvanlig, kan ingen da slå dem?)

Mellemstore både: Vores to folkebåde, Biss og Milla, deltes om førstepladsen, da de havde sejlet samme rute.

Store både: Mejt, vores nye skib, som på denne måde fik præsenteret sig selv smukt.

Efter præmieoverrækkelsen var der spisning og almindelig hygge, og der var stor tilfredshed over hele linjen.

Var der da slet ingen malurt i bægeret? Jo der var slet ikke kommet nogen gæster. Og de var savnede, det er

altid sjovt at møde andre træskibe og tage en lille dyst i al venskabelighed. Vi synes ellers, at vi havde gjort et stykke arbejde for at trække folk til, men åbenbart ikke nok.

Et problem er, at de store skibe, der skal sejle med Limfjorden rundt, dårligt kan nå at være med hos os og så nå Limfjorden til tiden. Men alle de pæne skibe fra DFÆL, hvor var de? Er der slet ingen der har lyst til at opleve Århus Festuge og sejle PisPotCup med os.

Næste år flytter vi PisPotCuppen til den første weekend i festugen, altså lørdag den 31. august, så sæt allerede nu kryds i kalenderen. Vilkårene er, at skibe fra DFÆL ligger gratis i festugen i Århus Træskibshavn, så vidt vi kan skaffe plads, men det er vi ret gode til.

Vi ses til PisPotCup 2013, forhåbentlig.



Svartloga, det største skib i sejladsen

Det maritime aktivitetscenter Suså Havn

Midt i Næstved By – ved det gule pakhus og Havnegade – finder man en lille idyl, som ildsjæle selv har skabt rammerne om. Det er Suså Havn, som er et maritimt aktivitetscenter, udelukkende for bevaringsværdige træbåde i forskellige typer og fra forskellige epoker. Fiskerbåde, joller med og uden sejl, motorbåde, lystbåde med og uden sejl, skydepramme, pramme og sportsbåde som fex: kajakker, kanoer og kaproningsbåde.

I foreningens retningslinier kan man læse: ”Suså Havns formål er at arbejde for etablering og drift af et maritimt aktivitetscenter ved Østre Bassin i Næstved Havn. Det overordnede sigte er at skabe et offentligt tilgængeligt center – tæt ved byens centrum – hvor der foregår såvel udendørs som indendørs aktiviteter året rundt.”

Der er ret skrappe betingelser for at både kan få lov til at ”bo” i havnen. Bådene skal være virkelighedstro, hvil-

ket vil sige, at en båd i det ydre kommer til at fremtræde, som netop denne type har set ud på et nærmere defineret tidspunkt (motor og sikkerhedsforanstaltninger undtaget). De skal være originale i udseende dvs. rensat for forskellige »tilbygninger« og andre tiltag, der ikke hører bådtypen til. Endvidere skal der bruges originale materialer, som forarbejdes tidstypisk.

Der kan fraviges fra disse krav, hvis der er planlagt eller påbegyndt en restaurering eller tilbageføring til det oprindelige udseende. Og så skal de have et navn!

På trods af de skrappe krav har 26 både fundet plads i havnen – efter godkendelse fra bestyrelsens side i hvert enkelt tilfælde.

Ganske tæt ved havnens både – næsten inde under den store gamle havnesilo – ligger Wollanders Bådehus, som bådejerne selv har bygget i 2007. Det bliver brugt til diverse aktiviteter om sommeren, og til at reparere og



Ved at give foreningens bådehus navn efter Frederik Wollander har man bygget bro til fortiden. I Wollanders Bådehus dyrkes håndværket og nostalgien omkring de originale træbåde. Senere har foreningens medlemmer bygget en stor terrasse til.



Der er masser af aktivitet og hygge omkring Suså Havn – som også byens borgere tager del i. Der bliver årligt afholdt Sankt Hans-arrangement med bål og levende musik. Det er bare blevet større og større – og i 2012 var der 5-600 mennesker til bålfe- sten!



Farvelagt foto fra 1938 af smukkejollen "Anna", som nu ligger i Suså Havn, ejet af Næstved Museum. Den blev bygget ca. 1907 af skibsbygger Magnus Jacobsen i Karrebæksminde som lystbåd til fiskeeksportør Robert Martens. Senere blev "Anna" brugt som garnjolle indtil 1981, hvor fiskeren, der ejede den, forærede den til museet. Efter en gennemgribende restaurering i Vikingskibshallens bådeværft i Roskilde fremstår jollen nu som for 105 år siden med bomuldssejl og tjæret hampeovværk. Et smakkelaug sejler med jollen og sørger for dens vedligeholdelse.



Den flotte galease "Frem" er kommet fra Holbæk til Suså Havn sidste år og skal bo her fremover, ejet af en forening på tre personer, heriblandt Jesper Depenau.

vedligeholdelse klubbens både i. Her er et pragtfuldt værksted med blandt andet båndsav og tykkelseshøvl. Huset er opkaldt efter bådudlejeren Frederik Wollander, der havde hjemsted her fra 1915 til ca. 1950. Han var god for en kvik bemærkning og omtales som en ungkarl, der både var kendt og en smule berygtet i sin hjemby. Foreningen finder det værdifuldt på denne måde at knytte bånd til stedets fortid – det hele går jo ud på at bevare den maritime kulturskat.

Jesper Depenau, der er sekretær i klubbestyrelsen, fortæller at nogle ildsjæle omkring sidste årtusindskifte fik idéen om at kontakte Næstved Kommune for at bruge det lille forsømte område på Østre Mellemkaj, der ligger ved Susåens udløb ud mod den gravede kanal.

I samarbejde med Næstved Museum fik man overbevist kommunen om det gode i idéen – men til at begynde med var betingelserne dog endnu strammere, det var hensigten, at den skulle være forbeholdt gamle nordiske bådtyper.

Det var der nu slet ikke både nok til, så man fik udvidet betingelserne til, at havnen skulle rumme bevaringsvær-



Der pusles og hygges på det veludstyrede værksted i Wollanders Bådehus





Foreningens medlemmer har også selv bygget bro langs åen, et kæmpe projekt. Her er lille pause i det store arbejde. Stedet oser i det hele taget af entusiasme og hygge – man kan da kun få lyst til selv at gå i gang med at skabe noget tilsvarende.

dige træbåde – og så har det hele bare udviklet sig siden, så havnen snart er fyldt helt op. Først boede bådene kun på vestsiden ved mellemkajen, men nu har de store både fået mulighed for ligge langs Havnegade på den østlige bred.

Stille og roligt udvikler havnen sig med bedre faciliteter for bådejere og gæster – det kunne da være man skulle se sit snit til at smutte de 5 sømil ind til Næstved By, næste gang man er ud for Karrebæksminde.

Det kan være, at vi ikke behøver at vente så længe med at kunne besøge idyllen ved Susåen – der arbejdes i disse dage på at få sat et Åben Klub-arrangement op, så flere af os kan få mulighed for at bese forholdene og bådene og få en sludder med ildsjælene, der gør det hele muligt.

Følg med på DFÆLs hjemmeside i de kommende uger, her kan det være, tilbuddet dukker op i starten af det nye år. I øvrigt kan du da her og nu få dig et kig på havnen på Suså Havns fine hjemmeside – se den på www.susaahavn.dk

6-meteren Tit-Tit fra 1912

Fra J. Thomas Jensen har vi fået den lønlige bøn, om DFÆL-Bladet vil fortælle om denne båd og dermed bidrage til en løsning, der bringer ”Tit Tit” tilbage blandt vore sejlene klenodier.

Dette berømte fartøj blev konstrueret af Alfred Benzons og bygget på Jacob Svendsens bådeværft, Refshaleøen, København. Den blev bygget for et konsortium med hen-

blik på at vinde Ettonner-pokalen i 1912, men det blev den Werner Hansen-tegnede ”Nurdug II”, der kom af sted –



”Tit Tit” på krydset, mens den endnu var gunterrigget

og blev slået!

Båden var i 1916 ejet af købmand (grosserer) Marryat Johansen, Søndergade 44, Horsens

Mål-længde til R-reglen (5 cm over vandlinjen): 6,67 m

Længde over stævne: ca. 9,75 m (er endnu ikke opmålt/kontrolleret)

Bredde: 1,67 m Byggemateriale: White pine

Båden var oprindeligt gunterrigget, men fra ca. 1918 havde den bermuda-rig.

Oprindeligt sejlnummer: 13

I 1937 oplyses det i "Kendingsbog for danske Lystfartøjer", at ejeren hedder A. Walbom, og at båden er hjemmehørende i Hellerup Havn.

J. Thomas Jensen oplyser at 2 af tegningerne til "Tit Tit" med stor sandsynlighed hænger indrammede i sejlklubben "Vikingen" i Nykøbing Falster, og at der endda findes en tegning mere med spanterids i klubben. Nykøbing Falster var Alfred Benzons hjemby.

Det ville som J. Thomas Jensen skriver være en stor glæde, hvis nogen skulle blive interesserede i at få denne glørværdige båd ud på vandet igen.

I så fald kan man kontakte ham via mail til: j.thomas.jensen@mail.dk eller mobil: 2621 8508



"Tit-Tit" ligger i spidsen i flott vejr ved en start i Øresundsugen 1912. Efter den kommer "Go on", "Nurdug II" og "Nurdug".



Båden befinder sig i dag i en hal i Nordhavns-området i København, efter nogle år i en ydmyg krog på Jacob Jensens Bådeværft. J. Thomas Jensen har fotograferet den.

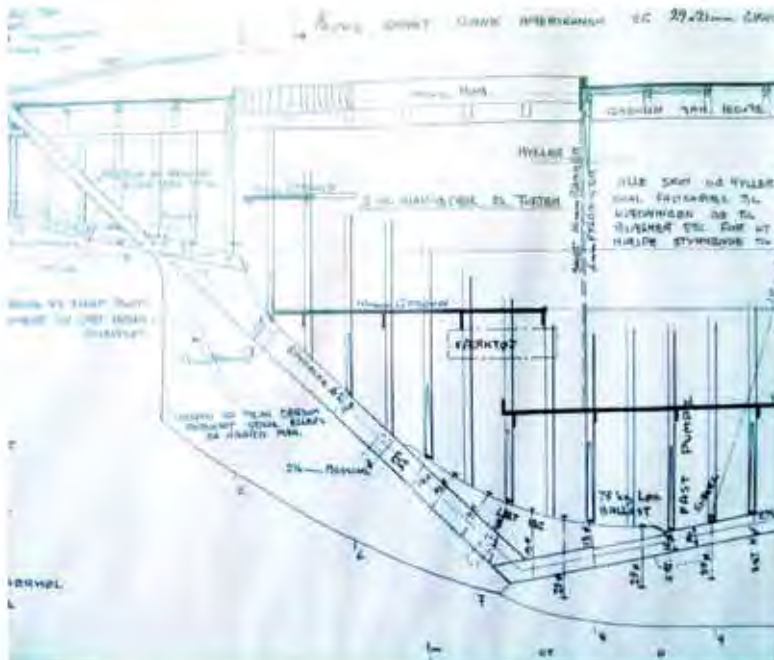


Foto af en del af en af tegningerne fra væggen i sejlklubben "Vikingen" i Nykøbing Falster.

Dette er det sidste nummer af DFÆL-Bladet!

Med større eller mindre vemod for os alle, men forhåbentlig til stor glæde for mange, vil dette blad fra det første nummer i 2013 hedde "Klassisk TRÆBÅD" og samtidig undergå nogen forandring.

Nu har vi jo i årevis drøftet muligheden for at udskifte det ikke særlig velklingende bladnavn "DFÆL-Bladet" med et mere udadvendt og sigende navn. Efter adskillige resultatløse konkurrencer og debatter gennem årene, har bestyrelsen og redaktionsudvalget på et møde i foråret 2012 fundet frem til, at bladet fra og med nr. 115 i starten af 2013 skal hedde "Klassisk træbåd".

Vi håber at navneskiftet vil falde i god jord blandt medlemmerne og andre læsere. Vi ser det som et vigtigt skridt fremad i processen fra det oprindelige snævre medlemsblad mod et udadvendt tidsskrift, som henvender sig mere bredt til interesserede personer – gerne langt udenfor DFÆLs nuværende medlemskreds.

Mindre annoncer

Samtidig enedes vi om at begrænse salgsannoncer for både til kun at være kvartsides i bladet, men naturligvis med henvisning til DFÆLs hjemmeside – langt størstedelen af bådene bliver faktisk solgt via internettet.

Egentlig ærgerligt, for det er altid spændende at se disse annoncer. Men bladet har kun 36 sider at råde over, og der er rigtigt meget stof og mange billeder, som ikke kan komme til og gøre det til det lækre interesseblad, som vi så brændende ønsker at arbejde frem mod. I sidste nummer udgjorde bådsalgsannoncerne 6 sider – her kunne vi frigøre ca. 2½ side til andet stof.

Porto og papirpris vil stige voldsomt, hvis vi går ud over de nuværende 36 sider, så vi må prøve at holde os indenfor de snævre rammer, dette giver. Det kan i øvrigt oplyses, at annonceindtægten for salgsannoncerne end ikke dækker omkostningerne pr. bladside, så heller ikke her er der ret meget at miste.



Annoncestoffet må altså vige pladsen for redaktionelt stof – men skulle det helt undtagelsesvis vise sig, at der mangler redaktionelt stof, kan vi jo bare gøre salgsannoncerne større til samme pris....

Bladets format er vi rigtig tilfredse med, det skal der ikke ændres på. På side 23 ses Gorm Boas forslag til den nye forside, men den skal netop ses som et forslag – godt nok et dejligt et – ikke som den endelige udformning.

Skulle der derfor i læserkredsen være kreative mennesker, der kan og vil komme med forslag til den nye udformning, er vi yderst lydhøre. Det er en betingelse, at foreningens logo skal findes synligt på forsiden – herudover er mulighederne åbne.

Der bliver ikke tale om en konkurrence eller en demokratisk afstemning om den nye udformning – men vi håber alligevel på en mængde af forslag fra læsere, der gerne vil have æren af at have øvet afgørende indflydelse på bladets nye udseende og dermed have bidraget til dets nye spændende fremtid.

Så kom glad og frit frem!

Redaktionsudvalget glæder sig til at blive inspireret af forslagene og vil derefter diktatorisk og resolut over-



Nogle skridt på bladets vej fra den første duplikerede A4-medlemsudsendelse i 1979 frem til det ansigtsløft, som vores tidligere redaktør Simon B. Hansen i samarbejde med Torben Rix og grafiker Jørn Moesgård gav bladet i 2007, og som altså har holdt sig i næsten 6 år.



lade til vores dygtige layouter Gorm Boa at udforme den nye forside.

Vi ses i nyt år i ny skikkelse....
Stig Ekblom

Gorm Boas forslag til bladets nye forside anno 2013 – som han forelagde det for bestyrelsen i maj 2012

Sæt kryds i din nye DFÆL-Kalender

DFÆLs generalforsamling bliver i år afholdt i Assens Sejlklubs hus i Søndag d. 10. marts 2013.

Der bliver som sædvanligt mulighed for at købe frokost m.m.

Flere oplysninger vil fremkomme senere – hold behørigt udkig hermed på DFÆLs hjemmeside.

Husk at Forslag fra medlemmerne til optagelse på dagsordenens punkt 5, (herunder forslag til vedtægtsændringer) skal være sekretæren i hænde senest 15. januar 2013 – de udsendes herefter til alle medlemmer senest 14 dage før generalforsamlingen.



Sidst mange DFÆL-medlemmer var forsamlet i klubhuset Assens var i 2008, hvor der blev afholdt sommertræf med det hele på det dejlige Lillebælt. Herligt at tænke på i denne tid hvor urt og busk står i skjul, og det er så koldt derude.

Birte Molbech stopper som sekretær for DFÆL

Birte har været sekretær for DFÆL siden starten af år 2000, eller som det blev kaldt den gang "Forretningsfører". Birte startede sin sejlsportkarriere i 1957 i Kvindelig Sejlklub, hvor hun tog sin førerprøve. Her har Birte fra starten af været aktiv i bestyrelsesarbejdet med adskillige bestyrelsesposter, og efter 25 år blev hun æresmedlem. Birte og hendes mand Torben har haft træbådene 7 meteren, Mimi, og folkebåden, Gøsser, men senere er det blevet til en IF'er, og i dag sejler Birte og Torben tursejls i deres Naver 29, hvor især sommeren på Anholt nydes.

Mange tak til Birte for dine år som blæksprutte og god vind fremover.

På bestyrelsen vegne Ove Juhl

DFÆL har fået en kasserer!

Foreningen har faktisk aldrig haft en kasserer, men ved ændringen af vedtægter sidste år ved generalforsamlingen blev det besluttet, at foreningen fremover skulle have en sådan.

Poul Klentz har derfor tilbudt sig som kasserer. Samtidig overtager Poul ind- og udmeldelse af medlemmer mm., så fremover skal adresseændringer, køb af standere mm. ske hos Poul, se adresse og email i kolofonen.

Samtidig vil kontingent fremover blive opkrævet via PBS, og vi vil opfordre så mange som muligt til at tilmelde sig betalingservice, det vil spare foreningen for en del.

Kalenderen

22. – 24 februar og 1. – 3. marts Boatshow i Fredericia
10. marts Generalforsamling i Assens
17. marts. Kl. 14.00. Åben båd i Svanemøllehavnen
4. til 7. juli Sommerstævne i Svanemøllen

Nye medlemmer

Baldi Corsair SR

Søren B. Petersen
Bækstrupmark 14
5540 Ullerslev

Joy Kutter

Henrik Svanholm
Bygaden 29
4320 Lejre St.

Manana

Spidsgatter
Ejvin Jensen
Teglværksvej 18
7840 Højslev

Foto Kalender 2013

Nu er det tiden at bestille 2013 kalenderen.

Kalenderen kan bestilles via anders@defaele.dk, og vil blive sendt ud hurtigst muligt. Ved bestilling skal du opgive antal samt forsendelses adresse. Prisen er kr. 50,- pr. stk. plus forsendelse.

Hilsen Anders



*Vores fine kalender
for 2012 synger på
sidste vers – nu kan
du bestille en ny.*

Månedens »fugl«

Regnbue

Lysende flerfarvet bue dannet ved sollysets brydning i vanddråber. Ses altid i en vinkel på 42 grader i forhold til solstrålernes retning.

Se flere meteorologiske fænomener på http://www.dmi.dk/dmi/index/viden/meteorologisk_leksikon.htm



*Regnbue over Rügen ved Neuendorf 2011,
foto: Heidi Jørgensen*



Jeg ser mig desværre nødsaget til at sælge »Lunde« min dejlige Juniorbåd. Jeg må erkende at hun kræver mere end jeg kan overkomme. Båden har nr. J 331 af K.D.Y. Typen. Den er bygget af bådbygger Knud Olesen fra Horsens i 1965 og er registreret i Kongelig Dansk Yachtklub d. 5/7. 1965

Hun sejler helt fantastisk. Jeg står for en større renovering af båden, men mangler tid, så jeg håber at der er en derude der vil give »Lunde« lidt fornyet liv. »Lunde« ligger i Sydhavnen i Vordingborg på Sydsjælland.
Pris 9.900 kr

Kontakt mig på Telefon: 28 90 81 09 eller
mail: aguila@live.dk

Søren Andersen

Frederikshavn Træskibslaug



Af Birger B. Pedersen

Året 2012 var ik' så ringe endda, der har da været mange gode sejlture, i al slags vejr, fint og til tider trælst, men sømand eller købmand, sejles det skal der.

Træskibslauget har brugt året 2012 til at vise flaget her og der, vi har haft skibe i Ebeltoft, på Mariagerfjorden, på Læsø, på Limfjorden, samt andre gode steder.

Planerne for næste år er også ved at være på plads for nogle af os ... vi skal til Svanemøllehavnen, til Skärhamn, til Hobro, på Limfjorden, samt selvfølgelig Læsø – samt havnene nord og syd for os her på kysten, så vi er ved at få det hele sat på skaft og i kalenderen. Det eneste vi forventer er selvfølgelig godt sejlvejr.

Vi var en tur på Nordre Rønner, et længe næret ønske, som blev en realitet i år, derfor er følgende en lille historie om turen:



Fyret på Rønnerne

En stor del af Frederikshavnerflåden ved ankerbojen ud for Nordre Rønner

Turen til Nordre Rønner August 2012

De sidste par år har vi talt om fælles sejltur til Nordre Rønner, som ligger nordvest for Læsø. Det lykkedes endelig, så turen blev planlagt til lørdag den 25. august.

Da vi havde bestilt godt havblikks vejr, så kunne Jørn aftale at mødes udenfor indsejlingen til øen, med vores "guide" Keld, en lokal indfødt fra Læsø, en ualmindelig kompetent mand til jobbet, da han havde deltaget i den store renovering, som bygningerne har gennemgået de sidste år.

Vi var fem skibe tilmeldt, nemlig "Nirvana", "Ju-Hu", "Elin", "Malusi" og "Marie" med en samlet besætning på 7 personer, ikke mange, men dog godt nok. Jørn og jeg valgte så kun at sejle i "Marie", vi er jo miljøbeviste, vi sparede jo brændstof ... "mit", tak for turen Jørn.

Vi ankom til aftalte position kl. 11, så under ledelse af Keld, anduvede vi øen fra nord, vi fortøjede så samlet til en ankerboje som er udlagt til det samme. Derefter blev

vi fragtet til land med en jolle, som Keld havde medbragt til lejligheden, dette er nødvendigt, da vandstanden ved anløbsmolen er ca. en halv meter.

Da alle var i land, skulle øen indtages, som Per der er gammel kriger siger, så skal det være med skrig-skrål og flag ... men vi kom stille og roligt, jeg tror vi alle var lidt ærbødige over det vi så, for det var specielt, derude midt i Kattegat, på lidt sand og nogle sten, havde nogle folk bygget et fyrtårn, til gavn og glæde for de søfarende. Det var jo efter at læsøboerne gik i klitten med heste, der havde lygter under bugen og lokkede de søfarende til at strande, således at dette barbariske ø-folk kunne røve og myrde de stakkels søfolk. Godt at de er blevet mere venligtsindede siden da.

Nå, under ledelse af Keld, blev touren indledt, vi gennemgik først hovedbygningen hvor fyrmesteren havde holdt til, man må sige at renoveringen var perfekt ... ny kabys ... køjer til en halv snes stykker ... tre baderum ... fælles lugar med spisebord og plads til mange ... total lukket gårdhave til dem der vil solbade uden tøj, eget vand direkte fra undergrunden ... strøm fra eget elværk, der manglede ikke noget, så kom ikke her og sig, at det var udkants-danmark vi var kommet til. Hvis man ville leje hele herligheden en uges tid, så kostede det næsten gratis, dog skulle man slå græs på udvalgte stier og plæner.

Efter at hovedbygningen var gennemgået, blev fyrtårnet indtaget, det var ikke det højeste fyr vi har set, kun 18



Hygge ved fyret



*Nu går det
hjemad mod
Frederikshavn*

meter, bygget af sten fra Hirsholmene, men udsigten var der ikke noget i vejen med, man kunne jo se både Læsø og fastlandet klart og tydeligt, for ikke at tale om det vi var kommet for ... øen, vi havde den flotteste udsigt 360 grader rundt, som man jo har fra et fyr.

Tiden var nu kommet til den medbragte frokost, den blev indtaget i solen ved fyret, med øl og som før set, Per havde igen-igen medbragt en flaske Linie Akvavit, den skulle vi jo smage på.

Efter frokosten var det tid til at gå rundt og kigge lidt på øen, Kresten drønedede rundt og kiggede på fugle og gamle miner fra krigen, andre luskede rundt i strandkanten og bare nød naturen.

Da vinden var ved at friske, blev vi enige om at komme ombord i skibene igen, så vi takkede af til Keld, vores guide, som sejlede os ud til skibene, men inden da var Per lidt rundt fyret, Lisbeth var væk !!! man kunne høre på hans råb, at han savnede hende oprigtigt, sikkert fordi han ikke turde sejle hjem alene. Nå, Lisbeth kom stille og roligt gående langs stranden, hen til os der var klar til ombordstigningen, medens Per stadig fes rundt om fyret, vi lod ham tage et par ture ekstra, inden vi lod ham vide, at fru'en var hos os, motion er sundt, har vi hørt.

Da alle var sikkert ombord, blev sejlene sat og kursen sat vestpå, mod fastlandet, med en frisk vind agterind. Solen havde skinnet hele dagen, men en halv time før ankomst til havnen kom der regn, lige for at sætte punktum for en god dag, vi alle havde nydt, trætte og tilfredse.

"Glædelig jul og godt nytår" til alle, tak for året 2012.

Nyt om sejlkutteren Tar

At kortlægge sin båds historie kan være noget af en detektivroman, og sådan een har vi da fat i her

af Stig Ekblom

I sidste nummer af bladet eftersøgte vi oplysninger om kutteren "Tar", bygget i Dragør i 1919 og konstrueret af Georg Berg.

Vi har modtaget en henvendelse herom fra Lisbeth Kofoed, som er overbevist om at hun har mødt "Tar" på Sejerø, da hun var der med "Vuska" i 1967.

Ejerne var Grete og Paul Rytter, der boede på Sortedams Dosseringen på Østerbro i København. Denne "Tar" havde ifølge Lisbeth 55 m² sejl, og der var plads til to voksne og 4 børn i den meget store kahyt. Båden havde



Lisbeths lille helsingør-jolle "Vuska" på slæb efter "Tar". Sejlmærket E 55 burde henvise til Sejlforeningen Enigheden i Københavns Sydhavn, hvor Lisbeth også oplyser at have set "Tar" på land. Den nuværende ejer Sven Hofmann har fået at vide at "Tar" har ligget i Langeliniehavnen, ejet af en Paul Erik Rytter, altså den samme ejer, som Lisbeth har kendt.

På dette udsnit af et skønt billede fra 1901 (i Danske Lystbåde af Jan Ebert) ses ifølge forfatteren Ternen "Tar". Den er ser da meget mere klejn ud end den "Tar" vi ser på Lisbeths billede fra 1967



også indenbordsmotor ligesom den "Tar", som undertegnede fandt i Kendingsbogen fra 1937, så mon ikke vi nærmer os?

Da Lisbeth mødte "Tar", fik hun at vide at den var en Terne, og det tror hun på – men kigger man på Lisbeths billeder, ser den alt for stor og drægtig ud til at være en Terne, som jo er en klejn båd meget lignende en Drage over vandlinien, som fotoet fra 1901 viser. Men Lisbeth skrev i sin logbog fra 1967, at de sad 10 mennesker i "Tar" under en tordenbyge i Omø Havn – havde den været en rigtig Terne var den vel gået til bunds!

Der sejler adskillige både rundt ved navn "Mågen" uden at de nogensinde har været af bådtypen Måge, adskillige både bliver betegnet som "nordiske krydsere" uden nogensinde at have været det – og sådan kan megen forvirring snige sig ind.

Nu venter vi bare på at nogen henvender sig med nye oplysninger om "den nye Tar".

Har "vores Tar" ligget i Sejlforeningen Enigheden, før den kom til Langelinie og Sundby? Og hvornår kom den til Lynetten?

Spændingen stiger, vi ser frem til mere nyt....



Til gengæld ligner disse to "Tar"er hinanden rigtigt meget, når man ser kahyttens rejsning og håndlisterne på ruftaget, forlugen, cockpitkarmen o.s.v. Billedet til venstre er fra den nye ejer Sven Hofmann og det til højre er Lisbeths fra 1967.



Dette bilbrev, udstedt af bådbygger Jans i Dragør i maj 1919, dokumenterer at han på sit værft har bygget en Sejlkutter "Tar", betalt af en P. Asmussen.

TIL SALG

Sejlkutter sælges

»Tar«

55.000 kr.

Hurtig og velsejlende sejlkutter fra 1919. Bygget hos JAN's bådværft i DRAGØR. 32 fod. Pantry. 4 køjepladser. 6 HK Volvo Penta $\frac{1}{8}$ diesel. VHF med selvopkald. ekkolod. Bomtelt. Sumlog. Rustfri rig. Redningsveste og søkort. Båden er bygget i læk på eg og er velholdt.

Lars Bjørnvik. 01.546748

Jens Dengsøe. 01.237163

DFÆLs formand Ove Juhl har også været i det historiske værksted og fremfundet oplysninger:

I december 1987 blev "Tar" sat til salg i DFÆLs medlemsudsendelse nr. 22, med denne annonce.

I 1994 blev "Tar" ifølge en købekontrakt så solgt igen til Berlin efter at have ligget i Lynetten, København. Salget blev formidlet af Bådagenten ApS, som beskrev båden som en "smuk og sikker båd for træslibskendere"

DFÆL sommerstævne 2013

Hvis du ikke allerede har sat kryds i kalenderen 4. til 7. juli, så er det en god idé at gøre det nu!

Forberedelserne til årets sommerstævne er nemlig i fuld gang, og et spændende program er under opsejling. Allerede nu kan stævneudvalget løfte sløret for at dagene bl.a. kommer til at indeholde festlig og stemningsfyldt standerhejsning, to kapsejladser, flot sejladse for motorbåde til Københavns havn, med kikk til bl.a. Amalienborg og Operaen. Der er også programsat stumpemarkedet, foredrag og naturligvis vores traditionelle grill og fest-



Nu er Svanemøllehavnen udnyttet til sidste kvadratmeter så der er plads til ca. 1100 både



Helt sådan ser Svanemøllen ikke ud mere – det var i 1938 – men en del af bådene – og enkelte af bådejerne – fra dengang ligger her endnu

aften – med andre ord masser af hygge og træbådssnak. Der er således rigtig god grund til at planlægge sommerturen med 4 dages stop i Svanemøllehavnen.

Stævnet afholdes i samarbejde mellem Kjøbenhavnske Træsejlere, de tre lokale sejlkubber og ikke mindst Svanemøllehavnen. Vi glæder os til at præsentere det endelige program i løbet af foråret, så hold øje med www.defaele.dk

Forventningsfulde hilsner
Stævneudvalget

Swell sælges

Navn: Amiga, Horsens
Type: Swell
Byggested: Ærøskøbing Skibs- og
bådebyggeri
Konstruktør: Knud H. Reimers

Byggeår: 1948
Træsarter: Lærk på eg

Længde: 7.66 Bredde: 2.26

Rig: Bermuda
Sejlareal: 40 m², Elvstrøm
Motor: Indenbords,
12HK Yanmar
Prisidé 20.000 kroner
Båd nr.: 0137

Se også billede fra 1992 i
bådregister
Kontakt: Casper



Krydsord for træbådsfolket

Du kommer nok til at finde båd biblioteket, flagliste og leksikonet frem.

Nogle af svarene skal findes der.

	Rundholt	Ideer	Retning	Ens	Streg	Dreng Moderne		Tids- punkt		Høst- værktøj	Farvand ml. Skanør og Kullen	Lars Hansen	Træn!	Sæt Smerte		Kompas- kurs
Harpun- log 1995									Harpun- log 1996							
Solo- løb			8					Vand Lag	4	Beskæf- tigelse	10					
Varighed					By	Flytype Smerte						Avis	Resultat af flovhed	Stedord Efternavn		Tids- punkt
Tal			Sømærker Retning			7		6								
Konkur- renter	3							1	Trækdyr	Falsk Stedord				2		Vægt
Sejl- mærke			Skråning Løb				Damen Forkort.						Slut Dyr			
								2		X						
Rummål			Ole Jensen Vred		9	Retfær- digt				Luftart Dyrelyd					To vokaler	
Genstand Forstavelse						Polen	Rie Larsen Krono- meter		U E N S							5 0 0
Konstruk- tør			5		Kælenavn 					Lemmer Lemmer					Italien Spanien	
Enhed				3				R A M T E							B U N D T	

1 Du har fortojet på 55°12,7'N – 11°12,0'Ø. Hvad står der på bagerposen?

2 Vagt mellem midnat og klokken fire

3 Ø ved indsejlingen til Horsens Fjord

Ved redaktionens slutning var vinderen fra Krydsord i sidste nummer endnu ikke udtrykket

Vind en DFÆLE t-shirt!

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail ordet til gorm@boa.dk Inden 10. februar 2013.

Husk navn og adresse samt den størrelse t-shirt, du bruger.



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



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 lagt 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), ekolod, 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. 199.000

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



AJA03 Olle Endelein

Havkrydser bygget af Honduras mahogny i et exemplar af Ante og Thore Larsson i Kungsviken, Orust i Sverige..

Tegnet af Olle Endelein i 1976

Længde : 9,9 m Bredde : 3,15 m Dybde : 1,6 m
Vægt : 6,5 tons 4 Køjer

Motoren er som ny og det er en Volvo Penta MD11c, ferskvandskølet, totaltrenovert i -99, rustfri dieseltank på 70 Liter

Der er 2 gasblus, med 2 beholdere til, og kølebox som er drevet af motoren. 2 rustfrie vandtanke. Dieseldreven varmer til kahytten. Helt nyt porcelæntoilet samt håndvask samt septiktank. Kompas, log, lys, vhf antenne Ankerline på rulle, og 10 kg rustfrit bruceanker Masten er lavet af gran, cockpit cover, hynder til cockpit samt nye sejl

Der mangler en smule træbehandling på roret samt på sæderne i cockpittet.

Men det er en båd som virkelig er et must see.

Pris: 180.000 kr.

Henvendelse
Ann Helsfeldt Kofoed Jensens
Email: ahelsfeldt@gmail.com
Mobil : 24845484

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

mast.

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

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

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

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

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

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

Båden er beliggende hos Walsted, Thuro

Se også annoncen på DFÆLs hjemmeside

Spidsgatter (Pan II) fra 1937 sælges.

Skrogets hovedmat.: eg, ask, fyr. L:755 B:255 D:140
Motor: Yanmar 2GM20 (18hk) isat 1997.
Oregonmast m. oregonbom. Rustfri rig.
Sejlene fra 1986. VHF og GPS medfølger.

Pris: 40.000.-

Henv. Carl Aage Gerhardt tlf. 49 21 20 90 eller mail:
b.c.gerhardt@mail.dk



Både tilsalg

Nordisk Folkebåd:

FD 59 »Påfuglen« 1948

To stel seal. 4 hk. påhængsmotor
Sejlklar 20.000 kr.

Swellbåd 1956

Alurig. 27 hk. Yanmar. Båden nyrenoveret
80.000 kr.

6mR D 62 Junie

Moderne Jan Kjærulf konstruktion 1993
120.000 kr.

William Jensen Henvendelse 20277948

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.

Nye sejl. 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

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, nemt og simpelt at arbejde med.

Giver en ubeskrivlig hård og spejlglat, halglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS giver H 20000 elastisk fugemasse til i sort, hvid og gul.



Limning

TDS lever af malmende- og sparskeden, for fleksibel limning af bælter og andre konstruktioner.



Flergøring

TDS lever leveres to dele og i fire forskellige farver. Giver et stærkt og effektivt beskyttende lag.



Udbredt

Gælder alle TDS produkter til mere end 10 år af brug. Giver et stærkt og effektivt beskyttende lag.

WEST SYSTEM
BRAND

Professionel epoxy til bådfolk!



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.



HF Industri & Marine

Terje Vigen

er bygget i Bergen i 1968. Oprindeligt byggede værftet dorryer (bygget til de hårde forhold på den norske vestkyst), men i løbet af 60'erne blev denne produktion urentabel og man valgte at bygge lystbåde på samme skrog.

Båden er 32 fod lang. Klinkbygget lærk på eg. I motorrummet findes en 2 cyl. Saab, 16 hk - meget økonomisk motor med et brændstofforbrug på under 2 l/time med en fart på 5½ - 6 knob. Vendbar blade. Hydraulisk styring.

Terje Vigen er bermudarigget med storsejl og fok. Der findes også en defekt rullegenua - selve rullesystemet er intakt. I agterkajhytten kan der redes

op til 3 pers. I doghousen kan der arrangeres spiseplads til 6 pers. I kabyssen: vask med koldt vand, 2 spritblus og 12 V køleskab med lille frostdoks. I salonen kan der redes op til 1 pers. I mellemsalonen og forkajhytten er der et lille lokum (med et campingtoilet - det hedder vistnok Porta-Potti - jeg har aldrig brugt det) og et garderobeskab/opladsrum for regntøj, redningsveste og fendere. I forkajhytten kan der redes op til 3 pers.

Elektronik: Geonav kortplotter. RO4500 vhf-radio. Tennfjord rorviser. Ekkolod. HFI-fejlstrømsrelæ og automatsikringer på landstrømmen. Kraftigt landstrømskabel. SIC batterilader, 30 amp. 2 batterier. 2 lensepumper.



I øvrigt medfølger 6 pers. redningsflåde (service bør foretages), bådstativ i træ, samt presenning til overdækning.

En fin båd lavet i de allerbedste materialer. Fin til en fro-

kosttur på fjorden. Særdeles velegnet til en lille familie. I de 5 år jeg har haft båden, har jeg sejlet rigtig meget, så jeg ved, at det er en særdeles velsejlende båd. Jeg sælger båden fordi jeg har købt større båd, som jeg er ved at istandsætte, og orker ikke to træbåde samtidigt. Båden ser i dag ikke ud som på billedet. Den kræver en kærlig hånd og knofedt, og sælges derfor til en fair pris.

Ring 40 55 67 44 for aftale om besigtigelse.

Pris kr 89.000



På havet er der trygt

Og de fleste ulykker sker i hjemmet. Det har vi træsejlere da længe vidst. Faktisk er det kun golf som forårsager færre ulykker i fritiden, og for hver 1 million timer sejlere bruger på de store verdenshave, sker der kun 42 ulykker.

Bjergbestigning på Himalaya	120000	Svømning	206
Faldskærmsspring	24752	Vandski	54
Skisport	4225	Cricket	52
Motorcykelsport	1692	Cykelsport	50
Squash	1300	Havsejlad	42
Fodbold	600	Golf	37
Dykning	381		

Kilde: www.sejlsport og www.bethandevans.com

Eva N.K.

Lisbet Kofoed færger Jorgen Heidemann sikkert over Sundby Havn



Paul Elvstrøms stopur, som han blandt andet brugte ved OL i 1948, hvor han jo vandt guld første gang i Firefly-jolle. Kan ses på Museet for Lystsejlad

