



Sommeren bød på flotte arrangementer og godt vejr



Nr. 117, september 2013

Udgives af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Udkommer 4 gange årligt.

Redaktion:

Stig Ekblom, (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

Halvside 1200,-
Bådannoncer 400 tegn + foto
500,- kr.
Projektskibe: Pris under 5000 kr.
gratis

Rabat ved gentagelse.
Medlemmer 50 %, dog ikke
forhandlerannoncer

Hjemmeside www.dfaele.dk
Annonce gratis i 6 mdr, når der
annonceres i bladet

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
4026 3839, cbb@defaele.dk

Marianne 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
Email: Klentz@youmail.dk

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.traesejlere.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

*Vi skulle have haft et billede forfra
af Formandens flotte spiler.
Men inden vi fik stillet skarpt var
han forbi*

Indhold

Gensyn fra sommerstævnet	4
Strandet navigator	12
Månedens fugl	13
Frederikshavnere i Skärhamn	14
Mälar 22 og drengene	15
Gl. Sussi og Skruen	16
DFÆLs eget forlag	21
Victoria genopstår	22
Svendborg Classic	25
Bådebyggerkurser	26
Frederikssundsjolle skal reddes	27
Fotokalenderen	28
Eurocup 2014	28
Motormangel	31
Krydsord	29
Sladrebænken: Oh skræk!	32



Carl Mangor har skrevet en anderledes beretning fra stævnet i Svanemøllehavnen



Følg med på føljetonen om, hvordan Victoria bliver som ny

I Løgstør er en 15 lang nybygget træbåd blevet vendt, så der bliver plads til nye kurser



Gensyn på gensyn

Vinden var i vest, og der var rigeligt af den. Søkortene havde passeret revy i en hastighed, der førte os til "Sundet – Nordlige del" i så god tid, at der var plads til svinkeærinder. Vi kunne besøge både begge sider og begge ender af Sundet, før det gik mod Svanemøllebugten og DFÆLs sommerstævne. Mine forventninger på det tidspunkt har nok lignet dem de fleste andre deltager mødte op med, men anskuet bagud, blev begrebet gensyn et nøgleord efterhånden som de fire dage skred frem. Da redaktøren så efterfølgende bad om noget fra dagene i Svanemøllen, lå det lige for at følge tanken om stævnet – set i gensynets mere eller mindre klare lys – helt til dørs.

Stedet

Ude på Øresund var det med den rigelige vind dog et overstået kapitel. Torsdag morgen vågnede vi op til et solrigt sund, men med få og meget spredte krusninger. Det var dog en trussel, DMI havde advaret om, så for ikke at ligge og skvulpe uden vind oppe under Hven mens resten af deltagerne stod og skålede i champagne torsdag eftermiddag, havde vi sikret os ved at fortøje i



Operasangen fra Cecilia, der smukt startede vores stævne kunne høres til den anden ende af Svanemøllehavnen

Den nye Fiskerihavn aftenen før. Vindstille eller ej, så anså vi det for overkommeligt at nå Svanemøllehavnen i løbet af torsdagen. Det holdt stik. Der var lige luft nok til at gøre fart, så omkring frokost gled vi rundt om hjørnet fra Fiskerihavnen lige ind i det første gensyn: Ove og Marie i Joane. Den lette luft så ud til at passe dem fint. Der var lige dækket op til frokost, så turen blev forlænget ind i Kalkbrænderihavnen for at have spist af inden de ventende havnemanøvrer.

Svanemøllehavnen er ikke et sted jeg har besøgt fra søsiden de sidste 25 år. Dengang have Frigg plads i havnen, og jeg havde adresse ovre på den anden side af jernbaneterrænet. Havnen ligger i det, der engang var et grænseland. En slags ingen-mands-land hvor byens gamle havnearealer hørte op, og hovedstadens mere rekreative del tog sin begyndelse. Der er sket meget med arbejde og fritid siden da, men på trods af det – eller måske derfor? – er Svanemøllehavnen i dag blandt landets største havne for lystbåde. Fra landsiden har jeg løbende besøgt havnen, og har kunnet konstatere at vuet ud på Sundet har ændret sig. Da bryggeriarbejderne og søfolkene overlod Tuborg Havn til boligejere og



På et meget besøgt stumpemarked skiftede mange fine ting ejermænd



kontorfolk bragte det markante ændringer i bebyggelsen med sig. Dog et gensyn blev det til: sideafmærkningerne ind til Tuborg Havn er stadig markeret ved hhv. grøn og rød Tuborg.

Set ude fra havnen var noget forandret, men vel inde bag molerne, var der dog gensyn for alle pengene. Her

Der var både champagne og håndbajere til stævneåbningen

lignede havnen sig selv. Næsten uanset hvor man vælger at fortøje, står Svanemølleværket for en stor del af udsmykningen. En imponerende bygning med en



Det sociale element har en stor vægt ved stævnerne



En gruppe ikke-kapsejlende besøgte Mindelunden



dramatisk og fascinerende skønhed, det nok er ulig nemmere at nyde, efter at kulfyringen blev bragt til ophør.

Svanemøllehavnen er stor. Endog meget stor. Men antallet af hjemmehørende både til trods og en beliggenhed i et område der giver en potentiel mulighed for udvidelse af kundekredsen, er det stadig en havn, der kan sejles i. Også med sejl. Der er så rigeligt med plads mellem broerne, at selv det mindste hysteriske hvin med en bovpropel synes overflødig. En befriende oplevelse i en tid hvor havne anlægges som moderne parkeringspladser ved et indkøbscenter.

Det kan godt være, at der målt pr. indbygger er flere træbåde til stede i havne som Lynæs eller måske i Haderslev. Men i absolutte tal er der dog ingen havn, der kan måle sig med Svanemøllen. Uanset hvilken bro eller stikbro man betræder, vil blikket mindst støde på nogle stykker af slagsen.

Stævnedeltagerne var tildelt plads lige indenfor i det første bassin. Venlige bådejere med fast plads netop her havde i stort omfang forhalet til andre pladser i havnen, så det gæstende træbådfolk kunne ligge samlet omkring Sejlklubben Sundets servicebygning yderst på molen; arrangementets centrum for de landværts faciliteter.

Her var samlingspunktet for weekendens aktiviteter: åbningen med taler og sang, fællesskabet omkring grillen hvor aftensmaden blev tilberedt, møder og stumpemarked. Der var her de sejlene i større eller mindre grupper tilbagelagte adskillige sømil, lænsede mængder af vand samt sleb og lakerede metervis af træværk, imens der blev grillet og spist.

Bådene

Vi lå på en af de yderste pladser i bassinet, længst væk fra aktiviteterne på land. En lidt uheldig placering når man havde glemt brødet eller manglede en tallerken, men en udelt fornøjelse når vi på de talrige ture mellem båd og servicebygning passerede bådene stævn ved stævn. Havneadministrationen havde ikke mulighed for at alle pladser var forbeholdt stævnedeltagere. Det umuliggjorde det helt massive kick man oplever med et



Mange valgte at tage på havnetur i Københavns Havn med motorbåd

halvt hundrede klassikere stævn ved stævn. Til gengæld satte det øget fokus på den særlige æstetik træbåden besidder, når den pludselig optræder i rigelige mængder blandt glasfiberbådene. Der er tænkt på linjer, før der blev beregnet ståhøjde. Fenderlister og skvatbord i træ og bronze i stedet for gummi og aluminium som meter-vare.

Spidsgatterne udgjorde et markant billede i havnen. Fra de gamle nordiske søfarende har båden, der er spids i begge ender, været eksponent for duelighed og skønhed. Vel op mod hver tredje af de deltagende hørte hjemme i denne kategori og i meget differentierede størrelser. Et hyggeligt gensyn med ketchen Nirvana, den 50 kvm store ketchriggede Berg spidsgatter. Dette år var den ene om at repræsentere folkene fra Frederikshavn Træskibslaug, der fyldte godt under sidste års stævne i Ebeltoft. Lige så hyggeligt var det at gense den lille Lisbeth fra Kastrup på knap 5.5 meter. Under stævnet i Sundby flovede vinden voldsomt under distancesejladsen rundt om Nordre Røse. Det blev en lang tur for Lasse, men både han og Lisbeth stod distancen og kom i mål.

Det er mange år siden, jeg sidst så ketchen Glory. Dengang var den stadig ejet af min gamle kollega Knud Bager. Glory er en gammel Fife-kutter og var oprindeligt

udstyret med væsentligt flere fod over vandlinien end hvad den er bærer nu. I følge Knud havde en tidligere ejer skåret op mod to meter af agterskibet, for at han kunne have den i sin indkørsel oppe på Strandvejen uden for sæsonen. Det var også Knud, der fortalte – engang hvor snakken faldt på, hvor meget jeg havde pumpet under en sommertur – om en oplevelse mange år tidligere, hvor de i 6 timer ”stod to mand i vand til nosserne, hver med en balje og skovlede vandet ud” inden de kunne sejle det medtagne skib ind på grundt vand i Rødvig havn.

Glory ligner stadig sig selv, og hver gang vi passerede den under kapsejladserne, var det næsten som om, jeg kunne høre Knud Bagers evindelige latter fra cockpittet.

Gensyn var der også tale om med Curt Sørensens

Mälar 30, Carita, der længe har gjort sig på Svendborg Sund. Den er hen over vinteren blevet hjemmehørende i Svanemøllen og ejes nu af Catja og Morten. De nye ejere har heldigvis fortsat hvor Curt slap. Carita blev tildelt DFÆLs Harpunlog i 2008, og efter et forår, hvor der både er brugt knofedt og kontokort, kunne Carita igen løbe med denne hædersbevisning her i 2013.

Og så var der Oui Oui. Gensyn i ordets egentlige forstand er i virkeligheden en tilsnigelse. Mere et møde med en legende. Ikke så meget fra de mange artikler der har fulgt renoveringsarbejdet mens det stod på, som fra de førstehånds og især – næsten – førstehånds beretninger om dens gøren og laden på kapsejladsbanerne. Stævnet i Svanemøllen var mit første rigtige møde med en båd, jeg har hørt omtalt siden barnsben. Lokalt var



Harpunloggen



Årets fornemste ærebevisning for sejlådene gik til Carita, som Catja og Morten har sat så flot i stand. Carita har tidligere fået Harpunloggen i 2008, da Curt Sørensen i Svendborg havde den.

Rolf Dyrhauges Oui Oui en målestok for succes på en kapsejladbane. Hver gang en Assenssejler igen havde hentet sølvtøj hjem fra en eller anden kapsejlad på eller omkring Lillebælt, var der ældre herrer på havnen, der fandt det naturligt at berette om, hvad Rolf havde hentet med sin Oui Oui i 1938 eller cirka der omkring. At Oui Ouis nye besætning levede fint op til legendens ry og løb med førstepræmien for kutterne, er kun med til at holde liv i det stof, legender er gjort af.

Sejlerne

Også blandt de sejlene var der gensyn. Vi havde ikke ligget længe i havnen før der var gensyn med rødder helt tilbage til tiden i korte bukser og jollesejlad, da Skipper Kiær med besætning lagde Pan tilrette ved siden af os. Allerede mens der fortøjes, er det tydeligt at alt ombord er intakt: den rå men hjertelige stemning ytres højlydt i udfald mellem skipper og besætning. Heldigvis var tonen dog ikke mere fuldbyrdet onskabsfuld, end at Niels i Agnete, der lå på Pans anden side, kunne lodde den virkelige stemning om bord. Hen over weekenden nåede han at bidrage med endnu et øgenavn til den i forvejen store samling, der er repræsenteret på Pan.

Ikke så få gange under stævnet var der om ikke gensyn, så genhør, med de heftige meningsudvekslinger blandt sejlerne på Målar 30eren Trio. I lighed med tidligere bliver hver eneste ydelse på fordæk og i cockpit returneret med krav om modydelse når Skipperforeningens formand Svend Jacobsen og formanden for Gasternes Fagforening Werner Vestergaard tørner sammen fortolker og diskuterer forholdene på Trio.

Og endelig: efter flere stævners hyggelig snak om både sejlad og musik, var der gensyn med skipperen på 45'eren Kiva, som jeg erfarede hedder Arne.

Et noget uventet gensyn blev mødet med Morten Sørensen, mester på København Yacht og Motorbådsvæft. Frigg havde i sin tid vinterplads på værftets tidligere areal i den nu lukkede Skudehavn, da Morten endnu stod i lære. Denne torsdag formiddag i Fiskerihavnen, da vi ferierende var i gang med morgenmaden, var han pludselig beskæftiget med at sætte nogle både i vandet på sin bedding lige bag os. Han havde dog ikke mere travlt,



Skruen, der gives til en særlig velbevaret motorbåd gik til GL. Sussi. Læs artiklen side 16

end han havde tid til at invitere på formiddagskaffe i frokoststuen. Så var der mere gensyn af samme slags, for her sad Ole, hans gamle mester og den tidligere indehaver af det navnkundige værft, også til bords. Dagen efter stødte jeg faktisk ind i Morten igen. Han var en af de bådebyggere, der var indbudt til at stå for vurderingen af fartøjerne.

Nogle gange skal man bringes i en mangelsituation, før man for alvor er klar over, at der er noget man har måttet undvære. Derfor var det glædeligt at gense alle de aktivister, der gør det muligt at have et fælles morgenbord. Sidste års fravær har nok ikke fået ernæringsmæssige konsekvenser for ret mange besætninger. Derimod er der utvivlsomt blevet deponeret tung valuta på foreningens sociale konto med dette års fællesskab omkring kaffe og rundstykker. Fælles morgenmad er en smidig og uforpligtende ramme at være sammen i; befriet for det udstyrsstykke det let udvikler sig til, som når der senere på dagen tændes op i grillen. A- og B-mennesker, de storspisende; dem der bare starter med to kop kaffe og den naturlige cirkulation under et enkelt morgenmåltid, kan knytte flere relationer end to aftener ved grillen. Det er godt i en forening, hvor der kun sjældent er mulighed for at mødes i større stil. Derfor en stor tak til alle aktivister der muliggjorde dette gensyn.

I sagens natur må et gensyn have været



Skarven 45m² spidsgatter fik præmie for god bevaring. Erik V. Nielsen står her med sin præmie.



Mila, Kystkrydser Zepyr med forgast og skipper Joakim

en førstegangsoplevelse engang. Sommerstævnet i Svanemøllen var rig på den slags. Oplevelser der måske næste år og næste år igen vil kunne kaldes gensyn. 2013 var et møde med nye fartøjer og personer jeg vil glæde mig til et gensyn med.

På gensyn i Kerteminde 2014



Kapsejladser i flot vejr



DFÆL kapsejlads. DM træbåd 2013, Svanemøllen Opgjort efter "Tid-på-distance" metode

1.start				1.sejlad			2.sejlad			3.sejlad			Samlet resultat		
Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL	Sejltid	Præm. tid	Plac.	Sejltid	Præm. tid	Plac.	Sejltid	Præm. tid	Plac.	pts.	placering	pr-tid
			(m)	sek	sek	nr	sek	sek	nr	sek	sek	nr			
1. løb "Hurtige både"															
Oui Oui	6m R	6 D 15	6,3	4291	5508	1	3311	3900	1	3059	3614	1	3	1	13021
Trio	Målar 30	M 30 D 51	7,5	4409	5935	4	3580	4324	2	3203	3905	4	10	2	14164
Carita	Målar 30	M30 57	6,7	4600	5928	3	4453	5098	4	3213	3821	3	10,01	3	14847
Wi. Lehm.	Int.5,5 m	GER 26	6,7	4333	5661	2	i.f.		6	3106	3714	2	10,02	4	
Mila	Zephyr	Z S5	6,5	5218	6492	5	3953	4570	3	3777	4359	5	13	5	15421
2. løb "Nordiske krydsere"															
Joane	NK	NK D 3	6,1	4681	5838	2	3570	4129	1	3442	3969	1	4	1	13936
Marsk	NK	NK D 45	6,0	4662	5788	1	3665	4209	2	3574	4087	2	5	2	14084
Corinna	NK	NK D 8	6,0	4779	5905	4	3883	4427	3	3578	4091	3	10	3	14423
Can III	NK	NK D 4	6,0	4727	5853	3	i.s.		5	i.s.		5	13	4	
3. løb "Store både"															
Marie	Havsörn 2	H 87	6,3	4560	5777	1	3958	4547	1	3799	4354	1	3	1	14677
Glory	Ketch	S 33	8,6	5059	6813	2	5306	6167	2	4875	5686	2	6	2	18666
Pernille	Walst. 30	IOR 153	6,4	i.s.		4	i.s.		4	i.s.		4	12	3	
2.start															
4. løb "Små både" / korte baner															
Bergliot	BB11	D 37	3,5	6090	6090	2	2140	2140	1	2252	2252	1	4	1	10482
Get. Strai.	Juniorbåd	J 397	3,5	6036	6036	1	2421	2421	2	2401	2401	2	5	2	10858
5. løb "Store spidsgattere"															
Ursa	45m ²	A 45	5,7	4727	5756	1	3677	4173	1	3445	3912	1	3	1	13841
Pan	Spidsg.r	R 13	5,7	4905	5934	3	3826	4322	2	3513	3980	2	7	2	14236
Bombus	45 m ²	S 45	5,8	4818	5880	2	4320	4832	5	3648	4131	3	10	3	14843
Kiva	45m ²	S45 D19	5,5	5065	6025	4	4094	4556	4	3870	4305	4	12	4	14887
Frigg	Spidsg.	142	5,9	5020	6115	5	4333	4861	6	4433	4931	5	16	5	15907
Fant	45m ²	S45 D16	5,5	5299	6259	6	3893	4355	3	i.f.		8	17	6	
Hlyna	Spidsg.	H45 D5	5,4	6220	7145	7	4982	5426	7	4928	5347	6	20	7	17918
6. løb "Små spidsgattere"															
Skjald	36m ²	EX 38	5,3	5495	6383	2	4207	4633	2	4497	4899	3	7	1	15915
Abelone	25m ² Kost.K	25 S 27	5,3	5390	6278	1	4984	5410	4	4197	4599	2	7,01	2	16287
Rollo	38m ²	S 38 D 11	5,2	i.s.		5	3844	4252	1	3860	4244	1	7,02	3	
Passat	Springer	V 6	5,2	5790	6641	3	4831	5239	3	4541	4925	4	10	4	16805
7. løb "Kuttere"															
Frigg	Kystkr.	D 7	5,6	5020	6015	1	4041	4520	1	3844	4295	1	3	1	14831
Taja	Platgatter		5,2	5495	6346	2	4615	5023	3	3952	4336	2	7	2	15705
Slendrian	Platgatter		5,0	6215	6987	3	4593	4963	2	4027	4375	3	8	3	16325
Ida	W-krydser	W D 1	4,7	6477	7123	4	i.f.		5	i.s.		5	14	4	
8. løb "Folkebåde"															
Gill	Folkebåd	F D 2	4,5	5953	6508	1	4113	4377	1	4020	4269	1	3	1	15155
Luna	F.stype	D 667	4,4	6024	6532	2	4603	4845	3	4519	4747	3	8	2	16123
Diana	Folkebåd	F D 136	4,5	i.s.		4	4236	4500	2	4111	4360	2	8,01	3	

Mindste præmie-tid (ekskl. 4-de løb, der sejlede kortere baner):

Til serien "Med passer og transportør" – fra navigationens historie

Fra "En Stranding"

Uddrag af artikel, hvor "Rhederen", "Agronomen", "Premierløjtnanten" og "Skipperen" går på grund i "Fjorden"(?).

"En Stranding" er et kapitel i sejlerberetninger fra 1894: "Fra Michigansøen til Kronborg Fyr", skrevet af H. Boesgaard Rasmussen.

Forsat fra forrige nummer.

Ved at Baaden var krænget over og det bagbords Dæk kommet i Søen, maatte en Læk aabenbart være kommen under Vand, thi Gulvet i Kahytten var oversvømmet; Rhederen kunde kun vadende naae sin Sofa, og Skipperens Leje mindede meget om en Høstak i stærk Dug, medens Løjtnanten maatte bide sig fast som en Flue oppe paa sin i Luften svævende Hynde.

Tændstikker var det ikke muligt at finde, og forøvrigt lod Situationen sig ikke forandre, saa der var intet Andet at gøre end at tørne ind igjen.

Hvile og Glemsel sænkede sig atter over det lille strandede Fartøj. Agronomens Snorken lød taktfast inde fra Forrummet, og i Kahytten som udenfor skvulpede og klukkede Bølgerne, da Løjtnanten med Et atter kom farende, tumler og vælter hen mod Døren og med et: "Nu kæntrer vi min Sandten!" dundrede Hovedet mod Karmen saa voldsomt, at Rhederen næste Dag beklagede, at vi havde undladt at tænde Lampen ved Gnisterne.

Det var sikkert nok, at Baaden var væltet saa meget om paa Siden, som vel muligt. Den Halvdel, der var nedefter, var fuldstændig i Vand, og som en druknet Mus kom Agronomen pjaskende op fra Forrummet.

Stillingen begyndte at blive lidt ubehagelig; andre Steder end paa Dækket, der hældede henimod en ret Vinkel mod Vandfladen, var det temmelig umuligt at opholde sig; kold og klam hang Morgentaagen over Vandet, alt Tøj var gennemblødt og Stemningen mat og flov



som Sodavand uden Kulsyre. Omkring os laa Sten og Tang i flere Hundrede Alens Omkreds, langt inde i Syd kunde vi øjne Kysten med Bakker, Skove og Møller og en Fiskerkvase til Ankers, men ikke en tænkelig Udvej fra den ufrivillige Tørdok var at opdage. Provianten var saa gjenneblødt som Klæderne, og et Forsøg paa at spise faldt afgjort uheldigt ud. Løjtnanten trak en drivende vaad Kappe over Hovedet og krøb ned i Styrehullet; Agronomen og Rhederen laa med klaprende Tænder paa Dækket, og Skipperen anbragte sig på Tværsofaen i Kahytten med en Haandkuffert under Ryggen og en Flaskekurv under Benene og faldt i Søvn – for en halv Time efter at vaagne halvt druknet med Vandet skvulpende om Kroppen.

Men solen var imidlertid kommen på Himlen. Samtidig med Temperaturen steg Humøret, og Bjærgningsarbejdet maatte begynde. Vandet var ogsaa vokset betydeligt, Tangen og Sandgrunden vare næsten dækkede – men "Askur" stod lige fast. Det lykkedes at faae noget af Vandet øst og pumpet ud af den og noget af Ballasten læmpet op og over i Siden, men ikke en Tomme rørte den sig, hvor meget vi saa sled med Stager og Rundholter. Et fornyet Forsøg med Maden faldt derimod bedre ud; den gled ned trods sin Bismag af Saltvand og Rust og Guderne véd hvad, men af Drikkevarer fandtes intet. Proppen var falden af Vandankeret og hver Draabe løbet ud under Nattens skæve Stilling. Øl havde vi ikke faaet med paa Grund af den hovedkulds Afrejse, og

Agronomens Ide at destillere Saltvand kunde ikke realiseres paa Grund af Mangel paa Tændstikker. Ikke engang Tobak kunde vi trøste os med, skønt der tilfældigvis laa en Snes Cigarer paa den eneste tørre Plet i Kahytten.

Der saa nydeligt ud dernede. Hynderne flød omkring paa Gulvet i det Vand, der endnu stod der, og Alt hvad der kom i Berøring med dem farvedes rosenrødt. Paa Bunden af Vandet skimtedes en Kikkert, et Gevær og en Lystestage, medens Sko og Søkort holdt Kapsejlads indbyrdes og med diverse Bind ny Skøn- og nautisk Literatur. Inde i Skabene flød Rullepølse, Kaffe, Peber og Tvebakker om i en sød Forvirring mellem Flipper og Manschetter. En Blikæske med Patroner, som havde reddet sig op paa en Hylde, gav Skipperen en lys Ide. Haglene blev pillede ud, nogle Trævler dyppede i Petroleum lagte i Stedet, og efter at Skyderen var fisket op og Vandet hældt ud af den, blev den ladt, medens de tre Crusoer med lange Prenzado's i Munden stode parate til at fange Gnisten, naar Forladningen blev skudt ud. Efter et Par Forsøg lykkedes det virkelig, og Røgen gød snart lidt Balsam i de tunge Sind.

Det var næsten Stille. Solen bagte og brændte, og de

faa Sejlere, der tidlig om Morgen havde vist sig paa Fjorden, laa ubevægelige. Enkelte Robaade, der havde været paa Prajehold, vare passerede forbi, ubønhørlige og døde, som Leviten i Lignelsen. Endelig kom en Jolle ned mod os, – nej, den drejede af for at røgte sine Garn; en til kom og narrede os; endnu en – nej, den kom virkelig; denne Gang blev det Alvor med Hjælpen; med lange, seje Aaretag kom den nærmere og nærmere. "Baad, ohøj – kan De hjælpe!" Saa kom den da op paa Siden af os, en temmelig stor Jolle, med kun en Mand. "Kan De faa os af?" "Ja, det troer jeg nok; – hvormeget vil Di gi' mig", svarede Manden på uforfalsket Svendborgsk. – "Jeg skulde jo op til Norsminde og røgte mine Ruser, men vil De give femogtyve Kr., skal jeg skaffe Dem af; vi kan jo tage Ballasten ud af Kutteren". – "Ja, den, der sidder i Kjølen, kan De jo ikke saa godt tage af, men vil De akkordere om, at De tager os af for femogtyve Kr.?" – Jo, det vilde da Manden nok; for at vise sin gode Tone havde han trukket et par Vadmel-Benklæder ovenpaa sine Underbukser, byttet sin Straahat med en Filthat og kom om Bord på Vraget.

Sidste afsnit bringes i næste nummer af "Klassisk Træbåd".



Grågås

Anser anser

Grågåsen er ca. 85 cm lang, har orange næb og lyserøde ben.

Den trækker i flok, stort set altid i den karakteristiske kileform eller på linie. De danske grågæs overvintrer oftest i Marismas de Guadalquivir i Spanien.

På sin vej mod syd fouragerer den på stubmarker, høstede kartoffelmarker, dyrkede marker, enge og strandenge.

Foto: Svend Nørgaard

"Frederikshavn Træskibslaug"

Træskibsregatta i Skärhamn

I år var planen at sejle til Skärhamn på øen Tjörn, nord for Göteborg

Vi var fire skibe fra lauget som var tilmeldte, men det blev til seks skibe herfra, det var jo dejligt.

Fra Rønnerhavnen afgik vi natten til torsdag kl. 02.00, tre skibe i samlet flok nemlig "Marie", "Malusi" og "Indiana" fra Sæby, ude øst for Hirsholmene kom så "Elin" fra Frederikshavn Marina, så gik det i samlet flok mod nordøst i flot vejr.

Sejladsen gik godt, vi anduvede bøjen kl. 10.00 og ind gik det, alle var fint fortøjet kl. 11.30, Henrik med "Nirvana" ankom om eftermiddagen fra Svanemøllehavnen efter en nat på Bjørnö, vi havde holdt en plads til ham, så alle lå samlet. Det skal lige siges at "Indiana" kom til senere, da Henning havde valgt først at sejle en tur til Klädesholmen.

Om fredagen ankom "Grenen" fra Ålbæk, Kurt har været der før, så han og skibet var jo kendt af de lokale træskibsfolk. Også "Brødrene" fra Aså ankom, men både

"Grenen" og "Brødrene" lå på landsiden af havnen, da de jo er noget større end vi andre.

Vi havde nogle kanondage med flot vejr, frisk vind, sol og sommer, regattaen var en megasucces, man anslog, at der havde været op mod 20.000 besøgende. Dagen igennem stod havnefogedens folk ved nedgangen til flydebroerne vi lå ved, med et tællerapparat. Så mange af, så mange max på, flydebroen lignede Tolne bakker, op og ned eller slagside til den ene eller anden side, det var et helt utroligt syn.

Da vi blæste inde et par dage, takkede vi ja tak til en ø-rundtur. Vi havde mødt Fredrik og Linnea, som havde en af de meget flotte motorbåde, der tog præmie sidste år for sin skønhed. Vi havde en dejlig tur rundt, først så vi på planter og andet, på et bondegårdmuseum der hed Sundsby Säteri, derefter kørte vi til Skåpesund, hvor vi nød udsigten og den af Fredrik medbragte kaffe og kringelkage. Derefter var det golfbanen, der trak. Vi var sultne, og restauranten havde den store buffet med alt godt til 85 kroner per mand, det var godt. Efter middagen kørte vi til Rönnäng, hvor vi skulle bestige/kravle op



Her ligger vi godt.



Så går det norden om Lyrön

på "berget" på Tjöhnehuvud ... Det trak tænder og godt med syre-ben, uha-uha, men sikke en udsigt over hele skærgården ned til Marstrand og op til Klädesholmen.

Efter nogle hyggelige timer og godt trætte, satte vi kursen tilbage mod Skärhamn, det havde været en god dag, vi bød vore svenske ligesindede på en fyraftens øl, men de takkede pænt nej, da politen har en politik der siger 0,2 tror jeg nok... Så der passes meget på.

Om onsdagen havde vinden flovet af og så var der afgang, vi sejlede norden om Lyrön, i et rigtigt flot sommervej, igennem Stigfjorden over til Skåpesund, for at ende i Almösund, tæt på Tjörnbroen. Den søde kvindelige havnefoged mødte os i indsejlingen og fortalte at hun lige havde tre ledige pladser, alle mellem y-bommene og ved siden af hinanden, vi takker for venligheden.

Her var vi et par dage, men om fredagen gik turen til Stenungsund med den lokale bus, så stod den på promenadetur langs havnefronten, med lunch på en fin cafe ved vandet. Derefter ind på Turistkontoret for lige at tjekke vejret den kommende dag, vi tog både DMI – Yr.no samt Fcoo, alt blev vendt og analyseret, så vi enedes om at sejle hjemover næste morgen, da de alle tre var enige om flot vejr og ingen vind i det nordlige Kattegat.

Om aftenen blev der grillet på kajen, tidligt til køjs = tidligt op, vi afgang kl. 07.30, passerede Hätteberget kl. 11.00 og var hjemme i Frederikshavn igen kl. 18.00, så vi havde en fin overfart hjem..

Turen havde budt på:

Udsejlet: 121 sm.

Sejltid: 23 t 08 m.

Beh. Gen/fart: 5,2 sm/t.

Når man læser og ser hjemmesiden og billeder fra regattaen: www.trabat.se så kan man se, at man ikke var utilfreds med vort besøg, så vi vil da overveje at komme igen, næste år, men det tager op vi på vore laugaftener til vinter.

*Med venlig hilsen Birger
Frederikshavn Træskibslaug.*

To friske gutter og en Mälär 22

Det er altså ikke kun gråhårede gamlinge, der interesserer sig for gamle træbåde. I Holbæk har to maskinmesterstuderende købt en temmelig forsømt Mälär 22, lavet den flot i stand med rekordfart med nyt dæk, reparationer i stævntræ, ny mast.

De boede i telt på havnen, mens den store, intensive og kompetente redningsindsats stod på. I midten af august blev båden rigget op og sejlet prøvetur med dagen før den på tre dage blev sejlet til Svendborg, hvor de to supermænd skulle genoptage deres studie.

Dem kommer vi da bestemt til at høre mere til...

*Stig Ekblom,
stolt onkel til den ene supermand*

*Christian og Kasper
ved mastekranen
– om få timer klar til
første prøvetur
dagen før turen til
Svendborg, der
ligesom bådistan-
d-sættelsen blev
gennemført i fin stil
og med rekordfart*



Mälär 22 i al sin ynde inden søsætning



”Nu er det jo i enhver havn jeg kommer, at folk beundrer mig...”

For tre år siden så dette blads redaktør ”Gl. Sussi” for første gang. Det var ved træffet i Sundby Havn, hvor jeg også var nede og beundre det meget flotte træværk ombord. Og siden er det hele bare blevet endnu flottere – så flot, at ”Gl. Sussi” af Frederiksværk fik tildelt »Skruen« ved dette års træf i Svanemøllen.

Marian, den ene part i ejerparret, har skrevet en dejlig fortælling til klubben i hjemhavnen, hvor hun lader båden selv fortælle sin historie. Så ind imellem får gamle Sussi lov til at få ordet i denne beretning, feks her: *”..min familie valgte heldigvis, at jeg skulle have en chance til..”*

Som så mange andre gamle træbåde har ”Gl. Sussi” levet sit liv farligt under meget omskiftelige tilstande – flere gange på randen til ophugning, bla. i 1990, hvor man alligevel valgte at udskifte dækket med hjælp fra en gammel bådbygger, Holger.

Marian fortæller, at hendes tidligere svigerforældre ejede den, og at hendes børn nærmest er vokset op med den. Hun og hendes eksmand overtog den, da svigerforældrene blev for gamle til at passe den, men så fik manden støvallergi og måtte lade båden overgå til en anden ejer, der dog aldrig fik den gjort i stand. Bådvog-



”Gl. Sussi” er bygget i 1958 i Norge efter tegninger af Richard Gustav

Oprindeligt havde ”Gl. Sussi” åbent styrehus, dog med en kaleche over. I 1995 tegnede bådbyggeren Holger et fast tag og udførte det i fineste læketræ, men båden kom nu ikke ud og sejle med det før 14 år efter, for ved

søsætningen viste der sig at være noget galt med skruen, så den kom op igen. Her viste der sig at være råd i dækket igen – og så var der dømt 13 år i skyggen.

nen blev brugt til en anden båd – og der stod "Gl. Sussi" så i en hal på nogle gamle telefonpæle i 13 år.

"heldigvis indendørs, for havde jeg stået ude, var jeg gået til for længe siden"

I 2009 kiggede Marian og Ken ind i hallen til den gamle båd, der nu havde stået der så længe. Ken tabte straks sit hjerte til båden, mens Marian jo egentlig havde elsket den næsten altid, ihvertfald lige siden hun var 17 år.

Ken fortæller, at han engang for længe siden har haft en mindre fiskerkutter, men at han altid har forestillet sig at have en motorbåd, der skulle se ud præcis ligesom "Gl. Sussi".

Nu blev "Gl. Sussi" altså en mægtig faktor i det forholdsvis nye forhold, som Ken og Marian havde indgået – og faktisk har det også været rigtig godt for Kens forhold til Marians eksmand.

"Gl. Sussi" skriver:

"Min tidligere ejer er også meget glad for at jeg er kommet på vandet igen. Det ville have været rigtigt trist for ham, hvis jeg var gået til, hvad mange for øvrigt troede jeg var."

Mange timers arbejde og mange timers fælles hygge med istandsættelse og bestemt også anvendelse af båden har fulgt siden mødet i hallen. Og "Gl. Sussi" stråler af den gode pleje og giver som tak sine omgivelser masser af oplevelse af, hvordan æstetik og funktion kan forenes i smuk samdrægtighed.



"Gl. Sussi" har været i Marians liv i 30 år – her sidder hun i "bagperroren" i 1984 sammen med sine to drenge, der nu er store voksne mænd



Ken og Marian blev hædret med »Skruen« for deres flotte indsats med at bevare Gl. Sussi

"Folk beundrer mig, og det giver mine ejere blod på tanden til at holde gejsten oppe"

Nye vinduer, glasfiber på ruftage og dæk. På dækket blev der lagt teaklister ovenpå glasfiberen. Nu skulle der ikke mere sive vand ned i båden og ødelægge nattesøvnen ombord. Og de nye dæksbjælker skulle ikke rådne igen sammen med underdækket.

Ken havde spurgt sig for, hvad en ny gang teak til dækket ville koste? 24.000 var den rå materialepris.



Kens piger er med på en tur hver sommer i båden – og både de og de voksne nyder livet sammen ombord



Vinduesrammerne fra Brøndby Rådhus fik et nyt liv som dæk på "Gl. Sussi"
Ken havde da aldrig lagt et båddæk før, men hans arbejde har fået ros fra alle sider



Før og efter. Loftet bliver hvidtet, så der igen er hygge og lys i salonen

Men Ken, der jo er bygningsnedker af Guds nåde, havde hørt at Brøndby Rådhus skulle have nye vinduer. De gamle var af ægte burma-teak – det bedste man kan få. Han fik dem for at hente dem og havde nu til flere kilometer teaklister.



Rufsiderne havde, så længe Marian har kendt båden, været smurt over med brun Gori, og Ken ville lige pudse dem lidt af med en nyindkøbt lille excentersliber. Da han så den fine mahogny indenunder, fór han straks ned og købte en større sliber med tvangssliber, og så gik det løs, både ude og inde. Lister blev limet ind, hvor det trængtes – revner blev repareret, og lak blev smurt på i rigelige mængder.

Vi har set resultatet – utroligt smukt. Her opstod en slags arbejdsdeling, som har holdt ved lige siden. Ken tager sig af det udvendige, og Marian det indre.

Det var med nogen bekymring, at parret efter ni måneders slid og slæb søsatte det gamle skib. Ville det holde tæt, og hvordan med motoren? Mange var mødt frem ved søsætningen, og der blev drøftet mangt en forholdsregel.

Men skibet var tættere end for 13 år siden, og motoren gik i gang uden problemer, da der blev sat



I stolt majestæt glider "Gl. Sussi" forbi Kulhuse Havn

strøm på og selvstarteren havde drejet et par omgange. Sådan: "Gl. Sussi" kvitterede for indsatsen.

"For mine nye ejere er det at have træbåd blevet en livsstil"

Sådan skriver "Gl. Sussi" til motorbådsklubben. Og Deres udsendte kan bekræfte, at der ikke engang er et fjernsyn i huset – ej heller i båden.

"Det har vi simpelthen hverken tid eller lyst til" siger Ken og Marian samstemmende. "Når vi har tid sammen, smutter vi ned til båden og hygger os eller sejler en tur. Heldigvis har vi ikke nogen have eller et stort hus, som vi skal have dårlig samvittighed over ikke at passe"

"Men er der nogen, der kan sige noget om mig i årene fra ca. 1960 til 1973?"

Da "Gl. Sussi" kom i familiens eje i 1973, hed hun "Sessan". Men før dette er der et stort sort hul i hendes



Så godt som alle beslag er bevaret – og sendt til opforkromning. Ken og Marian bestræber sig på at holde båden så original som muligt.

Årets reparation var ved bjørnen – boltene var på vej op igennem stævntræet. Træet var lidt blødt og revnet. En lus blev limet ind, så de rustfri bolte havde noget at spænde i.



Der var masser af tage fat på under renovationen, blev alt blev så smukt og tæt igen

og familiens hukommelse. Ingen har kunnet fortælle om hendes vej fra Norge til Danmark – og til Frederiksværk.

Skulle nogen læsere af dette blad kende nogen, der ved noget om denne periode af hendes liv, vil hendes ejere Ken og Marian blive meget taknemmelige for at få mere at vide. Så hermed en opfordring...





Så stilfuldt kan det gøres – og sikken luksus i forhold til os andre, der har fuld kravlehøjde i salonen



Når Ken og Marian er nødt til at spise inde, sker det altid i styrehuset med udsigten over havnen, ellers er det altid på "bagperronen" man opholder sig. Salonen rummer ellers snildt 10 personer, hvis man tager et par klapstole til hjælp



På storfamilietur til Millionærbugten bag Skansehage med 18 mennesker ombord – det er da intet problem for "Gl. Sussi"



Marian på den indvendige tjans, der har skabt utroligt flotte rammer indenbords



I sin tid har der været sendt mangan en nyskudt edderfugl henover dækket. Og det var altid i "Sussi", jagtselskaberne samledes – her var jo god plads til hygge, harmonikamusik og festlig fejring.

DFÆL starter sit eget forlag

Tekst: Redaktionen

Hvis du har planer om at skrive en bog om træbåde, så kan den måske udkomme på DFÆL Forlag. Det er blevet muligt, efter en gruppe medlemmer har etableret foreningens eget forlag.

"Vi savner flere publikationer om de gamle træbåde", siger Simon Bordal Hansen, der er én af initiativtagerne. "Derfor var det oplagt at starte et forlag inden for foreningens rammer".

DFÆL Forlag drives ikke som forretning, men støtter forfattere og andre i at få udgivet deres træbådsbøger. Det er derfor forfatteren selv, der finansierer udgivelsen, men forlaget hjælper gerne til med at søge om penge til udgivelsen hos fonde.

Forlag uden økonomi

"Forlaget er non-profit, men til gengæld har vi samlet en god portion ekspertise i forlagsgruppen. Vi ved faktisk noget om tryksager, lige fra den lille folder til en omfattende bog. Så vi kan tilbyde forfatteren rådgivning om indhold, sprog, illustrationer, format, korrektur og så videre. Alt det, der skal til før en bog kan trykkes. Ud over pengene naturligvis", siger Simon.

Forlaget laver PR for udgivelserne og de enkelte bøger annonceres i Klassisk Træbåd. Forlaget sørger for, at der laves pæne annoncer og et godt PR-materiale. Alt sammen ad frivillig vej.

"Vi vil meget gerne i kontakt med forfattere og andre, der har konkrete idéer om en udgivelse. Jo flere og bedre træbådsbøger, des bedre".

Første bog er i trykken

Første udgivelse fra DFÆL Forlag er bogen Et linoliesystem til træbåde. Den er skrevet af Simon Bordal Hansen:

"Jeg har arbejdet på bogen i en del år, og havde egentlig tænkt mig at udgive den på eget forlag. Men så



opstod idéen om et DFÆL-forlag, og så var det jo oplagt at udgive bogen her. Jeg betaler selv alt i forhold til udgivelsen, lige fra trykning til forsendelse. Til gengæld er jeg jo meget glad for, at forlagsgruppen har læst korrektur på bogen og kommenteret den".

"Jeg er halvt svensker, og bogen udkommer også på svensk senere på året. Den er i øvrigt kommet til i dialog med en række svenske træbådsejere gennem den svenske hjemmeside Träbåtsakuten, hvor jeg er moderator".

Forlagets første bog forventes klar til salg fra oktober, og den kan både fås som trykt bog og som e-bog.

Forlagsgruppen består af:

Gorm Boa

Eva Noer Kondrup

Carl Mangor

Ole Toft

Simon Bordal Hansen

Kontakt: forlag@defaele.dk eller 22981674
(Simon Bordal Hansen)

Restaurering af Victoria Del 2

Af Vidar Illum

Som lovet kommer her lidt mere om restaureringen af Victoria 7mS fra 1918.

I august 2011 blev Victoria kørt fra Ryvangen kaserne op til Gilleleje Bådeværft, hvor et nyt kapitel skulle begynde. Victoria blev forsigtigt løftet over på en vogn i Gilleleje Havn og kørt ind i den ene hal ved siden af en tysk 12mR Anitra fra 30'rne.

14 dage efter kom bådbyggeren Niels imidlertid med en lidt dårlig nyhed. Han havde fået en ordre på en helt ny eldrevet kanalturbåd til København, som han forståeligt nok ikke kunne sige nej til. Det betød, at Victoria rykkede tilbage i køen på værftet, og der kom til at gå to år, før vi kom rigtigt i gang.

Heldigvis er der en hel del andre ting på en båd, som



Victoria på vej mod det fjerne mål

man kan gå i gang med. Men jeg har også erfaret, at det er en meget dårlig ide, da det kan betyde, at man kommer til at lave en masse ting om.



Jørgen Jensen og Kristen Barfod i Frederiksdal Bådebyggeri har lavet mange løse dele til det omfattende projekt

Så et godt råd til dem, der restaurerer gamle træbåde er: Lav tingene i den rigtige rækkefølge, så skal du ikke senere lave en masse ting om.

Godt samarbejde med Frederiksdal Bådebyggeri

Via Gorm Boa fik jeg kontakt til bådebygger Jørgen Jensen, som mange af jer sikkert kender. Jørgen arbejdede på det tidspunkt sammen med Kristen Barfod fra Frederiksdal Bådebyggeri, og de ville gerne hjælpe med at genskabe skylight, forluger, skydekappe mv. De originale dele var nemlig så medtagne, at vi var nødt til lave helt nye. Så i vinteren 2011/2012 blev der bygget i Frederiksdal Bådebyggeri.

Jørgen er virkelig en kapacitet med hensyn til meterbåde og en utrolig dygtig håndværker. Så jeg benyttede lejligheden til at spørge ham om stort set alt inden for bådbyggeri – åbenbart i en grad, at han på et tidspunkt begyndte at kalde mig "Spørge Jørgen". En risiko man gladeligt løber, når man er totalt grøn og bare gerne vil vide så meget som muligt.

Og resultatet var meget vellykket, og derfor blev det



På DFÆLs stand i BellaCenter kunne vi se disse værker

flotte skylight, forlugen og skydekappen udstillet på "Både i Bella" på Dfæl's stand.

I det hele taget var det en rigtig hyggelig tid hos Frederiksdal Bådebyggeri ved Furesøen sammen med Kristen og Jørgen. I 2012 fortsatte vi med at lave bom, bovspryd og en masse andre ting, og når tiden er til det, slår jeg stadig lige et slag forbi Frederiksdal Bådebyggeri til en kop kaffe hos Kristen.

Cockpit-karm

Cockpit-karmen var en af de lidt større udfordringer, vi havde. Jørgen og Kresten havde lige leveret en tilsvarende til en anden båd, så de var klar til opgaven. Den blev lavet af syv lag mahognifiner, som blev bøjet og limet over vores skabelon. Det lykkedes næsten i første forsøg, men så trådte Jørgen i karakter og fik den rettet til. Det har været fantastisk at se Kristen og Jørgen arbejde og at se deres faglige stolthed, når de er færdige med arbejdet.

En lille verden

En dag, hvor jeg havde slået et slag forbi de gæve bådebyggere i Frederiksdal Bådebyggeri, kom Jørgens far, bådebygger William Jensen forbi. Han nærmest stirrede på mig og udbrodt så: "Du ligner godt nok din far!"

"Øh, har du kendt min far," spurgte jeg, for jeg anede ikke, hvem manden var.

"Ja, ja da, vi er jo gamle skolekammerater og har leget sammen nede på FREMs bedding, da vi var små".

Desværre måtte jeg meddele ham, at min far var død et par år tidligere

"Det var trist," sagde William så, "vi havde det ellers så hyggeligt sammen, når vi var til skolekomsammen."

Jørgen og jeg kiggede på hinanden. Jo tak, det kunne vi godt forestille os.

Beslag og forkromning

Tiden var nu kommet til at få restaureret beslag, mes-singdele, køjer mv. Og hvor gør man så det? Godt spørgsmål, men kom så i tanke om, at jeg i sin tid havde





De forkromede beslag skal gøre det flotte indtryk fuldendt

restaureret og ombygget gamle Folkevogne. Og når vi skulle have repareret nogle af de originale dele, kørte vi op til Per i Farum. Per er en af de få gørtlere, der er tilbage i Danmark, og derfor var det helt naturligt at kontakte ham igen. Per var heldigvis frisk på opgaven.

Jeg var så heldig, at ca. 80 % af de originale beslag, messingdele osv. kunne reddes, herunder køjjer, klamper, bombeslag, rorpind osv. Per gik i gang med at lodde og reparere, og til sidst gik beslagene til forkromeren.

Desværre kunne hængslerne til forlugen dog ikke reddes, så her måtte Per lave helt nye ud fra de gamle. Desuden fik vi støbt bronzebogstaver, som blev forkromet sammen med en masse messingskruer.

Desværre var der forsvundet nogle dele, herunder nogle udluftsventiler og et par klamper. Men en dag, hvor jeg var ude hos Morten fra Københavns Yacht & Motorbådsværft, spurgte jeg, om han havde noget liggende. Det er trods alt et værft, der har eksisteret i mange år

"Jeg mener, at jeg har en kasse stående et eller andet sted," sagde Morten. Det skulle han aldrig have sagt. Nu blev jeg som et "lille barn" og begyndte at plage Morten. Han så opgivende på mig og begyndte så at lede efter kassen. Det var som at finde en skatkiste, og der var "guld" i kisten. Alle de beslag, jeg manglede, var der.

Spørgsmålet var så bare, om Morten ville af med beslagene. Det ville han heldigvis gerne for, som han sagde, hvis de ikke skal sidde på en båd som din – så ved jeg ikke, hvor de skal sidde.

Masten

Den mast, der lå ved siden af båden, da jeg fandt Victoria, var en fyrretræsmast med revner og knaster.

Desværre var der skåret meget af den, idet Gunnar Svensson havde nedrigget båden i flere omgange.

Derfor havde jeg besluttet mig for at få lavet en ny mast med den originale længde på 14 meter. Nu er det ikke alle bådbyggere, der har en mastebænk i den længde, men det havde Morten fra Københavns Yacht & Motorbådsværft. Morten fik fremskaffet noget Oregon Pine i en rigtig god kvalitet, og så gik vi i gang.

Masten bliver bygget op som en firkantet kasse og limet sammen med forskudte samlinger, forstærkninger, rørføringer osv. Der skal bruges en del skruetvinger til en mast på 14 meter.



Når "kassen" er klar, så skal der høvles! Man starter med den firkantede mast, så høvler man den til en 8 kant, så 16 kant og så 32 kant. Samtidig skal masten være tynd i den ene ende og tyk i den anden. Fitness-centeret kan godt vælges fra, når man ser, hvor mange ture fra den ene ende af hallen til den anden, der bliver gået med høvlen (stakkels lærling). Til sidst står den på sandpapir i forskellige kornstørrelser og slutter med 10 gange lak.



Svendborgs årlige kapsejlads for klassikere var kendetegnet ved et vejr der lignede sommeren i almindelighed: solrigt og vindstyrker i den nedre ende, lejlighedsvis med en kort byge. Godt 30 træbåde, en enkelt fra Sverige, men ellers danske og tyske, havde et par gode dage på Lunkebugten, hvor der sejledes om Sophus Weber Trofæet.

Hvor vindforholdene ikke bragte det store drama, var der større spænding ved læsning af kapsejladsreglernes paragraffer om pointlighed. Her har løbsledelsen efterfølgende måttet ændre sin første udmelding, og overdrage trofæet til Jesper Worm i Folkebåden Potemkin nok en gang. Overaltvinderen på de 2 distancesejladser blev Johan Anker-kutteren Gugger sejlet af Inke Paulsen.

Som følge af afviklingen af Nordisk Kadetstævne, var dette års sejladser uden det sædvanlige tema med andre bådtyper. Årets tema vil være tilbage i 2014, og den eller de udvalgte bådtyper vil blive meldt ud i løbet af efteråret.

Carl Mangor



Nye kurser på Løgstør Bådebyggeri

Bådebyggerens værksted har gennem et par år været fyldt op med den temmelig store nybygning, som Finn er i gang med, så der har ikke været mulighed for at afholde de ellers så populære kurser i en rum tid.

Men som hosstående artikel viser, er skibet nu kommet ud, så der er blevet plads igen.

Finn tilbyder kurser i opmåling, aptering, klinkbygning, overfræser, teak på kistebænke, teakdæk, lav en stol eller et tobaksskab (fræserkurser), linietegning, vedligeholdelse, tidssvarende træbåd, halvmodel.

Gå ind på værftets hjemmeside og vælg det kursus, du kan tænke dig og tilmeld dig.



På kurserne arbejdes blandt andet med: Teakbænke, Halvmodeller og Klinkbygning mm.

<http://www.baadebygningskurser.dk/>

Det første kursus løber af stabelen allerede i starten af oktober, men de fleste ligger i månederne november, december og januar. Vent ikke for længe med tilmelding, der er som regel rift om kurserne, og vi har kun hørt om stor tilfredshed med udbyttet.

Kurserne finder sted på Løgstør Bådebyggeri, Havnevej 5, 9670 Løgstør, +45 98 67 18 85
emailadr.: info@baadebygningskurser.dk





Stævnene er lamineret op – her agterstævnen



Skelettet i den 15 meter lange klipperstævnede sejlåd

Stor nybygning på Løgstør Bådebyggeri

Den temmelig store nybygning, som har fyldt værkstedet op, er en knap 15 meter lang, 4 meter bred og 22 tons tung traditionel båd, der dog er bygget ret utraditionelt.

Båden er klædt op i to lag sammenlimede lærkeplaner, og dækket fungerer som ét stort stykke krydsfiner. Stævnene er laminerede og alt er limet med PRF-lim.

Båden skal være gaffelrigget og apteres klassisk med fyldningspaneler i lakeret eg. Den bliver varmeisoleret og får indbygget varmeanlæg med henblik på helårsbrug.

Finn har bygget båden ligesom et vikingeskib med bunden i vejret – men i sommer blev den, som billederne viser, taget ud og vendt om.

Finn tilbyder fremvisning af projektet for kr. 300 for grupper op til 20 personer.



Fjordsejlerne i redningsaktion

Ved egns museet Færgesgården i Jægerspris står en lille jolle som pynt. Men jollen har historisk værdi og er i absolut forfald. På vegne af de sjællandske træbådentusiaster i "Fjordsejlerne" har Simon Bordal og Ole Ingvor Olsen henvendt sig til Egnsmuseet Færgesgården for at gøre dem opmærksom på, at jollen er særdeles bevaringsværdig, men lider nød i museets varetægt.

De har sendt et åbent brev til museet, hvor de præsenterer sig selv som følger: "Fælles for os er en kærlighed til håndværket, træet og et ønske om at bevare – og bruge – vore både på en måde der sikrer disse for eftertiden."



De påpeger, at "Vi formoder at jollen er en "Frederiks-sundjolle" bygget af "Oluf på Broen", og omkring 100 år gammel. Vi er godt klar over at jollen næppe

kan gøres sødygtig påny"

Samtidig opfordrer fjordsejlerne til, at "jollen rengøres for den løse maling – særligt indvendigt – og sættes under et tag der forhindrer regn og sne i at samles i jollen. Hermed er jollens forfald ikke standset, men dog sinket betydeligt."

Fjordsejlerne har her åbnet et nyt og interessant virkefelt for DFÆL – vi kan herfra kun tilkendegive vores respekt og anerkendelse for dette initiativ.

Museet har ladet bygge en fin kopi af "Ternen", og publikum får indblik i hvordan man vedligeholder en træbåd, men originalen fra "Oluf på Broen"s hånd ligger så bare hen til undergang foran museet.

DFÆL fotokalender 2014

Nu hvor sæsonen lige ved at være slut, er det tid til at sende dette års bedste fotos ind til DFÆL fotokalenderen 2014.

Næste år bliver det igen muligt at anskaffe sig en DFÆL fotokalender med fantastiske billeder af skønne træbåde.

Deltag i konkurrencen om at pryde siderne i vores fotokalender. Send dine bedste fotos (max. 10 stk. pr. deltager) til følgende adresse; anders@defaele.dk. Skriv gerne hvor, hvornår og hvem der er på motivet og vigtigst af alt hvem der er fotografen. Du må gerne redigere og beskære billederne, men vi skal bruge en høj opløsning til trykningen.

Motivet skal naturligvis have relation til vores dejlige træbåde, men det kan være taget fra året stævne, en lokal kapsejls, jeres sommertogt eller bare fra en skøn søndag på vandet.

Billederne skal være mig i hænde senest d. 10-11-2013.



Kalenderen kan bestilles via anders@defaele.dk og ville blive sendt ud medio december.

Hilsen
Anders



Invitation til Eurocup 2014 i Berlin

Fra Adrian Schmidlin, – Vice Chairman National Skerry Cruiser Association (Nationale Schärenkreuzervereinigung NSK) and 22 sq. m. representative – har vi fået en indledende invitation til internationalt Eurocup for 22 m² skærgårdskrydser i september 2014 på søen Wannsee

ved Berlin. Se mere på hjemmesiden: www.sk22.info

Så nu kan både de nybagte og mere vellagrede ejere af 22 m² skærgårds- og Mälarkrydsere godt krydse måneden af i deres kalender allerede nu. Med lidt held kan man da smutte derned ad kanalerne...

Krydsord for træbådsfolket

Du kommer nok til at grave dybt i båd biblioteket, flagliste og leksikonet frem.

Nogle af svarene skal findes der.

	1	Tid	Delstat	Gnub- bede	35 m² Berg- spidsgat- ter		Gramm. udtryk	Måler Styrke	Værktøj		Ordre		Udslidt idrætsud- øver	S 30 D 7		Stilling
Meridian	1									Hunde- stjernen						
Scene						Ende				ENS	Dreng					Forbindelse
						Kurs					Fart					
2										Vand- sport						
		Møntfork.				Fare		2							Talord	
		KDY				Fedtstof									Ens	
Inventar				Butik					Kurs		Harpunlog 2005					
									Binde- middel		Vægt					
		Kurs		Bibel- afsnit		LYD			Fart- angivelse		Stresset		7			
		Gammel		Udbrud					Kro		Talje					
Utæthed						J O U L E		P R E S			4	Adver- bium		Rogn		
								5								
3															Solgud	
																
			I går	4		6		Tal		Bindeord	Gå efter	HILSI	Strå			
				Adver- bium									Smerte			
Garn					Startidé			8						7		Vægt
FD 3																Vandløb
Fald		5					9	5								Tyskland

Gorm

- Længdesnit gennem midten af undervandsskroget
- Indretning, der gør det muligt at lægge masten ned uden at rigge af
- Tidligere var dette en havnefogeds første opgave
- Halvø på 55° 0' 0" N bredde, 11° 55' 0" Ø længde
- Folkebåden er én af denne slags

Vinder af krydsord i nr. 116

Lisbet og Jørgen Kofoed
Galgehøjvej 1,
8831 Løgstrup

Vind en DFÆLE mulepose

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

Husk navn og adresse

Der bliver trukket lod blandt de rigtige svar.

1 2 3 4 5 6 7 8 9



Die Frau ohne Diesel

Af Eva Noer Kondrup

Hver sæson byder på sine dramaer, vi løb ind i det første ved hjemsejling fra pinseturen: motoren begyndte at ryge fælt og måtte slukkes, og der lå vi. Men en behjertet familie trak os ind til Vedbæk Havn.

Dermed var scenen dog sat: resten af hjemturen ville forblive "motorfri".

Første problem var at komme ud af Vedbæk Havn. Helst med manér, men det med manererne kunne der nu godt gås på kompromis med, jo flere dage der løb på.

Man kunne fx. knække al stolthed og bede en båd, der alligevel var for udadgående, om at komme på slæb.

Det endte med en klassiker: tre personer med hver sin pagaj lægger ud i let modvind i løb der ikke kan krydses gennem. Heldigvis har sandet i de senere år flyttet en del rundt på løbet, og det har fået et stort knæk. I knækket nåede jeg i en hulens fart at få sat storsejlet, og så gik resten uden pagajer.

Selvfølgelig blev der stirret en del fra molen, da vi kom padlende, men Vedbæks gennemsnitsbåd har nok også min. 40 hk at gøre godt med inkl. serviceeftersyn ;-)

Så var der det med tålmodigheden ombord, for vinden flovede helt. Alle var jo troppet op efter en lang arbejdsdag, og så ligger man der i vindstille og næsten uden hjælpemidler. Vi vil dog gerne afsløre et trick: vi finder en sang med riiiiigtig mange vers, i dette tilfælde blev det "Dronning Dagmar", jeg tror med 17 vers. Når sangen er sunget, plejer vinden at komme.

Det gjorde den ganske vist ikke her(!) Vi nærmede os langsomt Taarbæk, men det var på en for Sundet rimeligt atypisk sydgående strøm(!)

I det adstadige tempo blev der fisket forbiflydende blæretang til nye chips, se sidste nummer af 'Klassisk Træbåd' for en opskrift, og lavet æggekage. Så passerede vi Taarbæk, og kunne ringe til Mads og Cecilia "Kuling" om at vinke, og der blev vinket længe(...!)

Nu nærmede vi os alligevel så småt Skovshoved Havn, og der var en halv time til solnedgang, så ind gik det på, ja, jeg kalder det nul komma nul komma numsehul, men

alligevel skaber denne ikkevind noget opskud.

Skovshoved er pædagogisk nem, virkelig godt havnedesign, store bassiner, en bananmole foran indsejlingen til at tage den værste sø, og dejligt mange sejlsjellere som nikker anerkendende til en, dét tæller osse!

Hvis man var vejrnørd i forvejen, blev man helt fanatisk nu. Jeg har i forvejen mange daglige tjek på dmi.dk med krydstjek på yr.no og så lige smhi.se, når det er relevant. Nu lærte jeg det hele udenad, for vi skulle krydse ud fra Skovshoved i 8-9 m/s. Igen helst med manér.

Der blev forberedt og dobbelttjekket og ventet på hobie-cats og store matchracere, og så pludselig var vi til søs.

Vi kom imidlertid ud til "Passat"s yndlingsvej, en kraftig foran for tværs og godt med sø, samt en sol der bryder frem bag regnbygerne.

Sidste udfordring ventede: indsejling til hjemhavnen Sundby gennem smalt løb med vinden gerade fra agten. Mine overvejelser gik på forsejl alene, men jeg bryder mig ikke meget om den sejlføring, fordi der er så få muligheder for at manøvrere.

Istedet valgte jeg stærkt reduceret storsejl. Vi havde aldrig nogensinde prøvet det før, men ofte set de gamle drenge bruge tricket.

Michael satte storen på halvt og indad gik det. Lige lovlig tjept. Vi havde vel 7 kvm sejl oppe og gik næsten 4 knob. Så reducerede han lidt, og vi var nede på 4 kvm sejl, det gav en fart på 2,5 knob. Perfekt.

Der var varme velkomsthilsner i havnen: "Nu kommer de!" Vores motorproblemer var jo rygtedes længe før vores ankomst, der sprang sågar boblevand på kajen. Der var da også en del at fejre, for hvis man kan klare disse drilske manøvrer for sejl vha. planlægning og sammenhold, er man langt, langt mindre afhængig af sin jerngenua.

Nye medlemmer

Peter Horsten
Kastelvej 4
2100 København Ø

Trille, Motorbåd

Anne Reinhart
Ny Adelgade 5
5610 Assens

Leda SSB, (Sydskandinavisk klassebåd B)

Lars Rene Sørensen
Langerimsvej 2A
9560 Hadsund

Niels Hassemkam
Ternevænget 40
2791 Dragør

Henrik Kørn Kofod
Stokholmsvej 24B
3060 Espesgærde

Hanne, Knarr

Karsten Tønnesen
Jens Juels Gade 53
2100 København Ø

Sanne, 30 m² Sisu Spidsgatter

Kaare Maul
Risgårdevej 12
9640 Farsø

Spar, Kutter

Bo Ransfort
Refsnæsgade 46
2200 København Ø

69'eren alias Grøflen, Nordisk Folkebåd

John Franijeur
H C Ørstedesvej 51, 5. th
1879 Frederiksberg C

Marita, Spidsgatter

Niels A H Rasmussen
Finsensvej 7A, st.tv.
2000 Frederiksberg C

Getting Straight Juniorbåd KDY 15m²

Lars Kristensen
Ellemosevej 20
2900 Hellerup

Hlyna, Spidsgatter

Fie Prowe
Søllerødgade 53, 2
2200 København N

Santana, Motorbåd

Torben Mathiesen
Haderslevvej 175
6760 Ribe

Viking, Chalup

Jan Storm
Tolderlundsvej 79
5000 Odense C

Mai, Sejlkutter

Jørgen Valdsgaard
Westend 22, 4. th.
1661 København V

Willy Lehmann, Int. 5,5m

Hauke wulf
Eskeager 6
2870 Dyssegaard

Åben båd

Har du gang i noget spændende på din båd, eller har du bare løst til at vise den frem så henvend dig til en fra bestyrelsen.

Formålet med åben båd er først og fremmest at medlemmerne mødes i løbet af vinteren og for en fælles snak om det at have træbåd, de fleste gange kommer 7 til 15 deltagere og drikker deres medbragte kaffe, så det vil være en fordel med en mulighed for at komme ind i varmen.

Kalenderen

Deadline næste blad 11. november
Sommerstævne 2014 10. til 13. juli



Camelot, Molich 39' sloop

Længde 11,72 - bredde 3,19
dybgang 1,96 - displacement 9 t.
1" blank mahogny på lamineret egspanat. Dæk 15 mm
teak på 10 mm finer. Skandæk, cockpit og rufside i
mahogny. Blykøl og aluminiumsmast.
Motor: Yanmar 3 JH2, 38 HK, fersvandskølet. (1993)
Rullegenoa 45 m² (2004), storsejl 30 m² (1993).

Se også annoncen på DFÆLs hjemmeside

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

Båden er beliggende
hos Walsted, Thurø





HVAD ER DIN FARVE?
Hjælp til Epifanes:
Vores kerne polyurethane maling kan
nu fås i 400 specielle marine farver.
Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.
Epifanes polyurethane maling er som altid
nem og simpel at anvende mest.
Og er en ubestridt hånd og spejlskarp
højglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"

Fugning
100 procent 100%
100% 100% 100%
100% 100% 100%

Limming
100% 100% 100%
100% 100% 100%
100% 100% 100%

Reparering
100% 100% 100%
100% 100% 100%
100% 100% 100%

Vindskjold
100% 100% 100%
100% 100% 100%
100% 100% 100%



Professional epoxy til bådfolk

Det mest alsidige epoxy system.
Bruges overalt
Luft, Land & Vand.

For mere information & priser, kontakt os på telefon 71 22 11 11 eller på vores hjemmeside.

HF Industri & Marine

Springer (Tjandi) MSJ Hansen nr. 8

L=8,15m B=2,40m D=1,65m. Kalmar-fyr på eg med jernkøl, en meget velsejlende båd med historie. Båden har et sæt sejl + genvind, Albin motor - 12 hk. med vendbar propeller lagt i i 2012. Kortplotter, log, kompas, pantry, samt service.

Der følger en kraftig bådovn og et solidt vintertelt med.

Der kan sendes flere billeder til interesserede.

Kontakt mig på
20461061 eller
sw@s-walling.dk

Prise ide: kr. 60.000,-
Bud modtages gerne



BB11 til salg – Bergliot velholdt dagturssejler

Velholdt mahognibåd m lakeret fribord. Masser af sejlerglæde i letsejlet og sikker båd. Stort åbent cockpit, vandtætte skotter. Køl og kølbolte skiftet i 2007, rig skiftet til wire i 2008, Elvstrøm racing-sejl 2009. Spiler og div ældre sejl findes, samt bådovn og påhængsmotor.
B: 1,8 – LOA: 6,18 – D: 0,8; Sejlareal u spiler: 13,4 m2

Anja Kiersgaard
anja@kiersgaard.eu

50 55 93 67



Tejsten

Lynæs dæksbåd, 27 fod
Tejsten er bygget af Tom Jeppesen og søsat i Lynæs i 1977 hvor den stadig er hjemmehørende.
Rundgattet og klinkbygget lærk på eg med teakdæk.

Længde 27 fod
bredde 9,6 fod
dybgang 4,2 fod.

Seriøst interesserede
kan rekvirere yderligere
oplysninger, og
udstyrliste på
tlf. 2929 4500 eller pr.
mail til
tejsten@email.dk



Sakki Nordisk Kutter

Fra 1936, lærk/eg, 8m. lang, 2m. bred.
Blykøl.
Der er en nyere limtræs mast på 10 m. Brugbare sejl og komplet rig.
Båden trænger til en kærlig hånd, men er ellers ok.
Ophalervogn medfølger

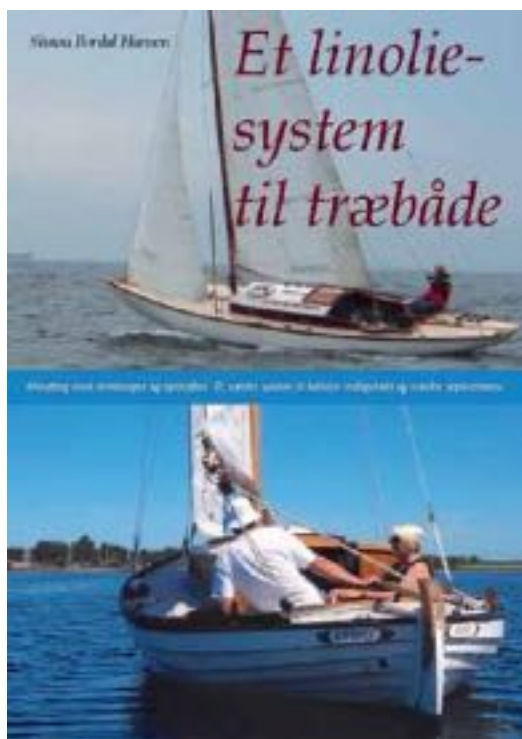
Jeg vil sælge fordi vi har en anden og større træbåd, og ser meget gerne at SAKKI igen får vand under kølen.

Sælges til seriøs køber.
Båden ligger ved Vojens
Christian Nielsen

tlf. 21251503 mail
grchrnielsen@gmail.
com



Nyhed



**Bogen om at bruge linolie til træbåde.
Håndbog med opskrifter og anvisninger.
På tryk eller som e-bog.**

Værkstedhåndbog med spiralryg, kraftigt smuds-
afvisende papir. Pris kr. 160,-
E-bog, pris kr. 60,-

Bestil den hos DFÆL Forlag
Telefon: 22981674
Mail: forlag@defaele.dk
Se mere på www.defaele.dk



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 - ma-
hogni - teak m.fl.
(alle lagrede)

SUNDSHØJ BÅDEBYGGERI

v/Arne Wahl



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

Brandt-Møller motoryacht 38"

Årgang: 1970
Længde: 11,7 m.
Bredde: 3,6 m.
Dybgang: 1,1 m.
Deplacement: 10.000 kg.
Skrog: Maghony på eg.
Motor: Perkins 2 stk 6/354 HT – turbo. HK: 290.
Brændstof: Diesel.
Komplet udstyret

Pris: 233.000,00 DKK
eller bedste bud.
Henvendelse:
kjeld.steen@mail.dk
Tlf 20823634
Kan også ses på
Scanboat.



Motorbåd Chang

Bygget 1953 Thurøbund Kutter- og Yachtværft

Ca. 10 tons
Længde: 33 fod, Bredde 9,3 fod
Hovedmotor: 6 cyl. Volvo TM 70, 260 HK
med intercooler
Hjælpmotor: Mercedes 300, 5 cyl. 260 HK.
med Bovarnagegear.
Alt udstyr, toilet, bad nye hynder mm. Står på værft.

Prisidé 225.000 kroner

Kontakt: Arne Wahl
Hovedvejen 66,
Lunde - 5771 Stenstrup

Tlf.: 62263030 -
Fax: 62263040



Mistral, N17, 52m2 Johan Anker kutter

Bygget i 1916 hos Anker & Jensen i Asker, Norge.
Længde 11,56 – bredde 2,48 – dybgang 1,78. 5,4 tons.
Blank mahogni på eg, askesvøb, Kølbolte og rustfri stål
bundstokke fra 1987. Original jernkøl. Skandæk og
opstående i mahogni.
Båden, der ligger i Gisseløre, fremstår velholdt og er
særdeles velsejlende. Har med afbrydelser været i
familiens eje siden 1922

Priside: 295000 kr.
Kan forhandles, evt.
kan mindre båd indgå.

Sejler hilsen
Jens Demant
Røsnæsvej 444
4400 Kalundborg
55454002/40455002



Nordisk Krydser NK D15 Bygget 1941

Fine slanke linjer, og gode sejlegenskaber, der kan
anvendes til familiesejlads eller kapsejllads

Særdeles velholdt stand overalt
Konstruktør: Viggo Hansen (tegnet af Robert Jensen)
Bygget: på Viggo Hansen Værft, Kastrup Lærk på eg,
teak Dæk, mahogni aptering, Jernkøl Påhængsmotor:

Båden ligger i Hundige
havn, bro 5 plads 31.

Pris: 69.000 dkr.

E-mail: robertscph@
gmail.com
Telefon: +45 21470175





Til skræk og advarsel!

Den ellers så heldige og dygtige besætning på spidsgatteren "Skjald" – som vi jo også kender som ivrige og dygtige sangere ved alle DFÆLs træf – fik sig en for-skrækkelse midt under en af københavneres torsdagssejladser i juni, da forstaget rev sig løs af dækket og kun hang i en tynd tråd.

På billedet du ser hvordan – det var tæt på et masteforlis lige inden træffet i Svane-møllen. Men alting blev ordnet og alt sat på plads, så "Skjald" kunne deltage på vanlig vis i stævnet med alt hvad dertil hørte.



ISSN 1902-0163