



Klassisk • **TRÆBÅD**

Nr. 118 · December 2013



Klassisk
møder nyt ...
og gammelt



Nr. 118, december 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
Vallerød Banevej 1, st.
2960 Rungsted Kyst.
Tlf. 40263839
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
Vallerød Banevej 1, st.
2960 Rungsted Kyst.
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

*45 m² bergspidsgatter, Ursa, foran
byggeriet på Tuborg Havn*

Indhold

Carita, hårdt arbejde og Harpunloggen	4
Sådan vurderes til stævnerne	6
Victorias genfødsel	7
Mikkel som Skærgårdskrydser	10
Nyt tøj i shoppen	11
Sejlads fra Kolding til København 1903	12
Har fortiden en fremtid? Rinda beretter	17
Classisk Week	21
Månedens Fugl	21
Brug skumfidusen når du skal finde lækage	22
En modernistisk chock fra 1950	28
Museum og svære valg	27
Vinteren er kommet til Frederikshavn	28
Strandingen reddes	30
Opråb fra Norge	31
Krydsord	33
Kalenderen	34
Nye medlemmer	35
Sladrebænken på søkort	36



*»Stoppenål
med krybe-
kælder». Carita har
charmeret
alle*



*Rinda fra Sundby deler ud af erfaringerne fra et
langt liv som træbåd*



*Lisbet Kofoed
skriver om faderens
skærgårdskrydser
Mikkel*



Carita og Harpunloggen

Af Catja Beck-Berge. Foto: Henrik Hansen og privat

Catja og besætningen skåler stolt over deres flotte præstation.



Det var med stor ydmyghed og glæde at vi modtog Harpunloggen 2013. Vi har jo ikke haft båden så længe. Faktisk købte vi den så sent som oktober 2012.

Grundlæggende var Carita i enestående og original stand, men efter et par år på land var sprækkerne under vandlinjen flere steder op til en halv cm brede, og lakken træt og sprængt.

Det var den grundlæggende gode stand, som var den afgørende faktor for at det netop blev den båd vi købte. Efter flere år med min tidligere båd, som nærmest var et renoveringsprojekt, der blev større og større jo mere vi knoklede, ønskede vi nemlig at alle vores kræfter nu skulle bruges på det sjove; masser af flot lak, æstetik for øjet og fart gennem vandet. Og jeg skal lige love for at alle vores kræfter blev igangsat hen over vinteren.

Vi fik kørt båden hjem i haven og byggede straks et stort telt, for med Caritas 11,5m, så manglede vores gamle telt 3,5m! Og så gik arbejdet ellers i gang. Lak blev fjernet, alle chromdele afmonteret og sendt til forchromer osv. Der blev brugt linolie med fungicid,



Carita M30 er bygget i 1943 efter tegninger fra 1933. Tegningerne blev udviklet på baggrund af M22 hvoraf den første så dagens lys i 1930. Der er bygget ca. 90stk i træ. I 1973 holdt glasfiberen sit indtog, og der bygges fortsat M30'ere i glasfiber. Det interessante er at glasfiber udgaverne bygges så de sejler på lige vilkår som træbådene, og i Sverige er dette fortsat en bådtype som har sin egen klasse med årlige Svenske mesterskaber og en særdeles aktiv klub.



Det har været vigtigt for os, at løbende rig og trimmuligheder (blokke, spil osv.) var i høj og tidssvarende kvalitet, men at det æstetiske udtryk på båden var originalt. Eksempelvis er stålwire til strut og bak- og agterstag udskiftet med Dyneema SK75, som kan flyde, men er 15 gange stærkere end stålwire.

bejdse med naturpigmenter efter Simons opskrifter, og strøget lak (Ovatrol D1+D2) i lange baner og mange lag.

Vi fik tilmed bygget en ny luge, idet den gamle forsvandt under transporten. Ind imellem pauserne i teltet og vinterkulden blev der brugt utallige timer på internettet, for at finde frem til de helt rigtige blokke, spil, tovværk, beregnet dimensioner på det hele osv.

Spændende var det, da vi efter flere måneders indsats, endelig at kunne søsætte Carita i ny og opdateret version, og skinnende som et smykke. Jo, der var da nok en lille stolt tåre i øjenkrogen, da vi trådte et par skridt tilbage og kunne nyde synet af de utallige timers sjove, men intense og krævende vinterarbejde.

Nu igenstår den sidste del af det sjove, nemlig fart gennem vandet, for det er blevet lidt småt med det i den forgangne sæson. Vi håber på at kunne søsætte "stoppenålen med krybekælder" med nye sejl i den kommende sæson, og så må vi se om vi kan få lidt fart i hende.

DFÆL stævnets vurderingsprincip

Af Anders Rugaard

Igen gennem tiderne har de forskellige frivillige vurderingsfolk set og bedømt et utal af smukke og yderst fint vedligeholdte både, og det vil vi gerne fortsætte med. DFÆL-stævnets vurdering giver også en mulighed for at få en snak med en bådebygger om DIN båd.

Vurderingsgruppen har to hovedpræmier at uddele, "Harpunloggen" for sejlbåde og "Skruen" for motorbåde. Disse vandrepokaler uddeles til de to både der på stævnet vurderes til at være bedst bevaret og kan kun uddeles til samme båd 1 gang pr. 5. år. Der uddeles ligeledes en række plaketter for god bevaring samt opmuntrings-plaketter til en person/personer der påtager sig at "redde en båd" eller en, der har påtaget sig et andet stort igangværende renoveringsarbejde. Den kan også gives til en person, der yder et andet værdigt arbejde end renovering i forbindelse med ældre lystfartøjer eller foreningen.

Bestyrelsen har forfattet et skema, som de frivillige vurderingsfolk skal følge og udfylde, og som sammen med deres ekspertise udgør grundlaget for bedømmelsen. Dette skema er et forsøg på at skabe en vis kontinuitet fra år til år samt kontinuitet i tilfælde af, at flere vurderingsgrupper, ved ét stævne varetager bedømmelsen. Ejeren af den vurderede båd kan modtage sit skema efterfølgende, vi ønsker på den måde, at der opnås en stor gennemsigtighed i vurderingen. Ejeren kan efter-



følgende så se, på hvilke punkter vurderingsfolkene mener, der skal gøres en indsats for at blive bedømt højere.

Skemaet er inddelt i fire hoved grupper, Skrog & Fribord, Dæk & Ruf, Apterling / Cockpit / Motor, Rig & Sejl. Disse grupper er så alle yderligere inddelt som her vist med 1. gruppe.

For at "belønne" de ældste både hvis originalitet er vanskeligst at bibeholde, bliver punktet originalitet ganget med en aldersfaktor (alder/100 +1). Skemaet er tilgængeligt i sin helhed på DFÆLs hjemmeside.

Vi vil gerne komme med en kraftig opfordring til at indstille sin båd og sine arbejder til vurderingsgruppens nænsomme bedømmelse ved næste stævne.

1	Skrog/fribord	Kommentar	1-5 Point
	Originalitet		x faktor
	Materialevalg ved		
	Arbejdets udførelse		
	Udseende og stand		

Restaurering af Victoria Del 3

Af Vidar Illum

Efter en fantastisk sommer i 2013 gik bådebygger Niels Andersen fra Gilleleje Bådeværft i gang med restaureringen af Victoria



Victoria blev kørt ind i den store hall og klodset op. Nu begyndte et stort arbejde med opmåling af båden.

Båden havde desværre "vredet sig", og jeg kunne ikke få målene på tegningen fra 1918 og 1925, hvor der blev sat kahyt på, til at stemme. På et tidspunkt blev jeg så hidsig, at jeg måtte gå ud på havnen og sparke til nogle molesten, og det hjalp faktisk. Jeg startede helt forfra og målte i stedet nede fra blykølen og opefter, og så passede målene.

Jeg fandt ud af, at man i 1925 havde forhøjet fribordet med 12 cm for at få mere plads nede i kahytten, men man havde ikke samtidig flyttet bjælkevægeren med op. Vi besluttede at føre Victoria tilbage til sit oprindelige udseende fra 1918 ved at sænke fribordet med 12 cm. Det betød desværre, at det mahognidæk, som Kurt havde lagt, måtte lade livet. Det gjorde helt ondt, da Niels kørte rundsaven igennem dækket, men det skulle jo til. Niels brugte lidt tid på at "lure", hvordan det hele skulle gribes an med hensyn til opretningen. Og den tid skulle vise sig at være givet godt ud.

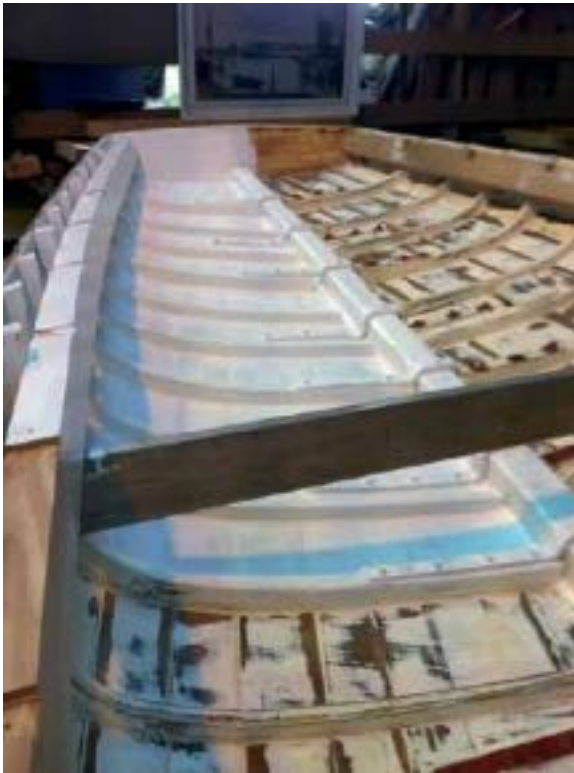
Bjælkevægere

De gamle bjælkevægere var samlet flere steder og ikke så stabile. Så for at få rettet båden ordentligt op valgte vi at lave to nye i lærketræ. De to nye bjælker kom fra Gribskov og var godt lagret med en længde på 12 meter, hvilket var en god del af løsningen mht. opretningen af båden.

Dæksbjælker og stikbjælker

Niels gik i gang med at lave dæksbjælker og stikbjælker mv. Og der blev savet, høvlet og fræset til den helt store guldmedalje. Alt blev lavet helt fra grunden. Først blev de rigtige planker af lærketræ udvalgt ude i den store bunke

Der skulle et par lærketræsplanker på 12 meter til for at give Victoria nye bjælkevægere



Det er nemmest at slibe og male indenbords, inden der lægges dæk på



foran bådebyggeriet, hvorefter de blev savet op, høvlet og fræset.

Det er fantastisk at følge processen og håndværket fra planke til de færdige dæksbjælker. Niels er en meget dygtig bådebygger, som man kun kan beundre som "voksenlærling fra København", som jeg vist blev kaldt på et tidspunkt.

Da alle dæksbjælker og stikbjælker var lavet og monteret blev det hele skilt ad igen, og så skulle "voksenlærlingen" i gang med at slibe alle delene, inden de skulle lakeres. Efter første slibning kiggede Niels på mit arbejde og sagde venligt, men bestemt: "De skal vist lige have en gang til"

Og så var det på den igen, men det lykkedes da til sidst.

Lakering af dæksbjælker.

Herefter skulle bjælkerne lakeres. Jeg har valgt at bruge Epifanes lak, da det har et godt UV-filter, og da det er den lak, jeg har mest erfaring med.

Lidt lak og slibning lyder måske ikke af meget, men de mange emner, der skulle have hele turen med fem gange lak og lette mellemslibninger, trak alligevel tænder ud.



Maling

Endelig skulle båden slibes indvendigt, og det var lidt af et arbejde. Heldigvis fik jeg opbakning fra nogle gode kammerater, som kom og hjalp mig med at male – det er trods alt lidt sjovere, når man er flere om arbejdet.

Det betød, at alle revner og sprækker blev fuget, og båden fik tre gange maling indvendigt, og vi brugte næsten 12 liter "kutter" maling. Men dejligt at få gjort arbejdet grundigt, når man nu er i gang, og det er trods alt nemmere at male båden indvendigt, når der ikke er aptering og dæk på.

Fortsættelse følger...



Skærgårdskrydseren "MIKKEL"

Lisbet Kofoed ("Viffert") har sendt os andet afsnit affølgeton'en om hendes fars og familien Kofoeds lange træsejlerhistorie



I 1936 var far i disse så usikre tider heldig at blive ansat ved Fabriktilsynet i København, og naturligvis måtte mine forældre straks købe båd igen. Endda til hele 600 kr.!

Citat: "Det var "MIKKEL" – en lang, smal 22 m² kutter fra ca. 1918. Oprindelig ganske lav, men bygget



Dette navnemærke sad både i stævn og hæk på "MIKKEL RÆV"

højere, så der var ret god plads i længden. Den havde en ganske kort køl med bly i og var velsejlende. Sejlene var gamle - og vi måtte ankre op ved Fyens Hoved og reparere en flænge med garn fra en silkestrømpe. Det gav stødet til, at jeg studerede nogle sejlmagerbøger, og at vi efter hjemkomsten gav os til at sy et nyt stel sejl, der blev meget godt".

Jeg, Lisbet Kofoed, har i året 2000 genset fars 8 mm smalfilm af vores tidligere både, gengivet på video, på initiativ af min yngste sejlørster, Ruth. Derfor kan "MIKKELS" flotte agterspejl med navnelogo af den frække, røde ræv – også ved stævnen, gengives ganske korrekt her. De første år lå "Mikkel" i Skovshoved, da vi boede i det dejlige Jagtparken, men da far nu måtte efterkomme betingelsen at bo i Københavns kommune, flyttede vi til Strandboulevarden 40 – med et glimt af Øresund. "Mikkel" kom til Svanemøllehavns nordmole, og i Sejlklubben FREM.

I 1939 blev min lillesøster, Birte, født, – også en sejlerpige. Med hustru, Esther, to piger og en barnevogn og grej var pladsen selvsagt trang i "MIKKEL" – og far beretter:

"Krigstiden kom efter 9. april 1940 og satte en stopper for vor frie sejlads, som vi ellers havde haft i ferier og på weekender til Hven og Svenskekysten" Her kunne også tilføjes: og i 1938 helt til Guldborgsund og Nykøbing Falster. Der ramte de med et brag en stor sten, som lavede en stor bule i blykølen! Jeg kan som 2-årig ikke erindre braget – men passede godt på sten, da jeg 54 år senere sejlede til veteran-lystbådetræf i Nykøbing Falster – sjovt nok i mine forældres sidste båd, Danakutteren fra 1950 til 1990.

Men som sagt måtte vor kære "MIKKEL RÆV" sælges.

Ny kollektion i DFAEL-Shoppen



Nye tider – Ny sejlgarderobe

Benyt vinteren til at få opdateret din båd – og ikke mindst dit dress.

Din gamle solblegede busseronne, der har tjent dig i mindst 20 år, trænger til en opdatering.

I DFAEL-Shoppen kan du finde alt det, der skal til for at selv din partner vil synes, at du er velklædt.

Når du nu skal have sendt en stor pakke, kan du lige så godt få en ny stander med samtidig.

Send din bestilling til

Catja Beck-Berge

Vallerød Banevej 1, st.

2960 Rungsted Kyst.

Mobil 40263839

cbb@defaele.dk

Produkt	Farve	Farve	Farve	størrelser	Pris kr.
Weekend taske				Onesize	220
Stander				Onesize	
Toilettaske				Onesize	85
Mulepose				Onesize	50
Kasket				Onesize	85
Dame					
Poloshirt				M, XL	230
T-shirt				L	150
Top				S, XL	130
Fleece trøje				M, L	300
Jakke m. for				M, L, XL	550
Herre					
Sweatshirt				M, L, XL	250
T-shirt				M, L, XL	150
Fleece trøje				XL, XXL	300
Jakke m. for				L, XL, XXL	550

Fra Kolding til København 1903 med

"No Name"

I august i år fik Københavns Amatør-Sejlkлуб et lille brev fra Marstal Søfartsmuseum, der havde fået indleveret en sejlsbaseretning, der vist havde noget med K.A.S. at gøre.

Ja, mon ikke!

Det viste sig at være beretningen om en af vores første klubbåde, "No Name", som blev købt brugt i Kolding i 1903, og som nogle medlemmer så skulle over at hente og sejle hjem til "København". Det er så fornøjelig og spændende læsning, at DFÆL-medlemmerne absolut må læse den, synes jeg. Der er endda tre fotos med i beretningen, men de er desværre noget falmende. Beretningen er bibeholdt i Viggo Baggers eget sprog og enkelte ord og udtryk er "oversat". Retskrivningen er den originale. Det er bemærkelsesværdigt, at de 110 år forekommer så langt borte og så er beskrivelserne alligevel så nærværende. På hele turen, der går fra Kolding via Fæno, Lyø, Svendborg, Lohals, Kalvehave til Langeliniehavnen og som varer en uge i juli måned, møder de kun én lystbåd. Beretningen bringes simultant her og i K.A.S.' medlemsblad, så K.A.S./DFÆL-medlemmer kan læse den i stereo. Vi deler historien op i to dele, så der også kan blive plads til lidt andet her i bladet. God fornøjelse ønsker

Henrik Effersøe

Lystfartøjet "No Name" var bygget 1882, det var klinkbygget af Eg af den saakaldte Kragejollestype og maalte 7,2 Yachttons.

Længden over Stævnenes Yderkanter var 29 Fod 8 Tommer, Bredden midtskibs over Klædningens Yderkant 10 Fod 3 Tommer. Baaden havde Dæk og var apteret med Ruf over Kahytten, Cockpit og Styrehul agterude. Kahytten havde ikke Staahøjde, men var ret rummelig med brede Hynder, paa hvilke 4 Personer kunde ligge tilkøjs. Foran Kahytten var et Forlukaf med en Køje. Baaden havde smukke Linier og var et solidt og hyggeligt

Fartøj.

Som Fotografiet viser var "No Name" rigget som Ketch, men med Sprydsejl i stedet for Bomsejl. Den forreste Mast var ret høj med en Pakettop, som gav god Støtte for det høje Topsejl (paa Billedet ses Topstagen med Sejlet liggende i Gaflerne om Bagbord), Mesanmasten stod mod Forkanten af Styrehullet; foruden Forsejlene havde en Spiler, der blev rigget ud med en særlig Spilerbom.

"No Name" ejedes i Aaret 1903 af en Apotheker i Kolding. Jeg havde hørt, at saavel dette Fartøj som et lignende af samme Størrelse, der laa i Vejlefjord, kunde købes billigt, og da jeg var stærkt interesseret i, at Københavns Amatør-Sejlkлуб, i hvis Bestyrelseskomité jeg det Aar var indmeldt, skulde anskaffe et Udflugtsfartøj til Brug for Medlemmerne, rejste jeg over for at se paa de to Baade. Jeg gik først til Vejle, da den der liggende Baad var den nyeste, men det var et klodset og kedeligt Fartøj, og da det tilmed kostede 1600 Kr., medens den fordelagtig bekendte "No Name", som var 1½ Fod længere og viste sig at være i god Stand, kunde faas for det halve, var Valget hurtigt truffet og blev godkendt af Klubbens Bestyrelse, der overdrog mig at afhente den i Kolding. Til Mandskab paa Rejsen skulde jeg udvælge 3 Medlemmer af Amatørklubben og til yderligere Hjælp hyre en farvandskendt Mand i Kolding paa Klubbens Regning. Endvidere blev en ny Slæbejolle indkøbt hos Baadebygger Svendsen på Refshaleøen og afsendt pr Damp.

Saa oprandt den for mig og min Ungdomsven, Fabrikant Alexis Leth, saa glædelige Dag, da vi mødtes på Københavns Jernbanestation sammen med den unge sejlkundige Godfrey Mygind for af afgaa til Kolding, den fjerde Amatør, Student Aage Bistrup kunde først rejse samme Aften for at støde til os derovre.

Det var Lørdagen d. 4 Juli 1903. Jernbanebilletterne var dengang rørende billige, 4 Kr. fra Kjøb. til Kolding med Eksprestog og med straalende Humør rullede vi afsted, tilviftet fra Peronen af min Kone, der gav mig mangan god Formaning til Bedste for Liv og Helbred. Vejret var varmt og godt med en frisk Kuling, for hvilken Færge duvede bravt under Frokosten i Storebelt. Ved



tretiden var vi i Kolding, fik os en Droske, gav vor Kusk den Besked: Kør ned til det lille Skib, De ser der med den høje Mast, og stod kort efter paa "No Name"s Dæk, hvor Apothekerens tidligere Skipper modtog os. Den fikse lille Jolle var ankommet og alt burde jo nu have været i bedste Orden, men saa kom den første af de Regnskabsposter, der benævnes: Uforudsete Udgifter.

Skipperen underrettede os nemlig om, at Fartøjet (det havde dog Blykøl) maatte have mere Ballast. Hvad

sejlede da Apothekeren med? Han havde til Ballast noget Bly, som han laante, det hørte ikke til Skibet, og han anbefalede os at købe en Del Raajernsblokke i et Jernstøberi og lægge dem under Gulvet i Kahytten. Nogen Tid efter Hjemkomsten mødte jeg i Frederiksberg Allé bemeldte Apotheker. Han lod mig på en ret uhøflig Maade høre, at det var altfor lille en Betaling han havde faaet for sit Fartøj (han var dog dengang straks villig til at sælge det for de tilbudte 800 Kroner), jeg skulde ikke have havt det





Kolding Havn for ca. 100 år siden

til den Pris o.s.v., nu glæder det mig, at han ikke fik mere, eftersom han ingen Ballast gav mig.

Jernblokkene blev købt og stuvet ned og saa afsted skulde vi da gaa næste Dag. Skipperen var en flink og livlig Mand, som jeg gerne havde antaget til at være vor "bekendte Mand", men han kunde ikke gøre Turen med, derimod havde han skaffet en anden, der var tilsagt at møde på Fænø, og vi maatte da endelig sejle den Vej, der var så smukt, og han, der skulde til Middelfart kunde da gaa med dertil. Alt det gik vi ind paa.

Leth og jeg overnattede i Byen, men Mygind sov ombord til Kl. 2, hvorpaa han tørnede ud for at afhente Bistrup, der kom med Nattoget og som jo hverken kendte Byen eller Fartøjet, og da jeg Søndag Morgen kom ned i Havnen, traf jeg begge de raske Gutter ombord, tjenstivrige og frejdige.

Saa slog da Afrejsens Time, paa Hotellet havde man stegt en Lammesteg til os, anden Proviant var bragt ombord, og efterat der var udtalt: Saa gaar vi i Guds Navn, blev Fortøjningen kastet los, og Søndag d. 5 Juli 1903 Kl. 9½ gled "No Name" ud af Havnen.

Godfrey Mygind, Søn af den bekendte Læge, Professor Mygind, var søinteresseret med Liv og Sjæl og fint skulde Skibet se ud. Neppe var vi ude af Havnen, før han gik iværk med at afgnide Dækket med en Salmiakopløsning der fik det til at skinne som det rene pitch pine. Hans Hænder var altid nyttige og havde han dem i Lommerne, var Øjnene overalt.

Aage Bistrup, Broder til Marineofficeren, var ligeledes skibsvant. Det var en haardfør Gut, og Leth sagde sandt, at to mere fortræffelige unge Mennesker kunde vi da ikke have faaet med, men Leth havde nu ogsaa en Roman med (han læste ikke selv i den) og aldrig saasnart opdagede Bistrup Leths Roman, før han var tabt for Samfundet, hyppigst at finde liggende paa Maven i Kahytten med Bogen foran sig og iført sin Dagliguniform der bestod af en Uldtrøje og et Par Bukser.

Naa, hver sin Lyst, Leths var en kort Tobakspibe og Baggers en halv Bajer i Inderlommen, men vel at mærke kun naar han sejlede.

Vinden var ret Vest med frisk Bramsejls Kuling, da "No Name" gik fra Kolding Havn og plat for de Gat slørede vi Fjorden ud sættende det ene Sejl efter det andet. Apothekerens Skipper var vor Skibsinstruktør og indøvede os i at ansætte og henlægge Mesanmasten. Det var et tungt Rundholt at slæbe, "men naar De bare gør saadan", forsikrede han "saa kommer det ganske af sig selv". Vi spurgte, om han havde været i Kapsejls med denne Baad. "Jo, vi var i Løb med Grosserer Ræder, men vi laa foran i Starten og han i Kølvandet paa os, og saa kom der et Sted, hvor jeg vidste vi ikke kunde gaa over, fordi der var for lidt Vand og derfor vendte jeg rask, mens han gik lige paa og der stod han. Saa tog jeg rigtig høflig min Hat af og saa sagde jeg: Farvel, Hr. Ræder."

Under fornøjelig Passiar løb vi med udfiret Storsejl og spilet Klyver ud i Lillebelt og over mod Fænø, hvor vi skulde skifte Mandskab, drejede ind i Fænøsund og kom Kl. 10.50 tilankers udfør Badehotellet, 8 Kvartmil fra Kolding og skrupsultne. [1 Kvartmil er = en Sømil = 1852 meter]

Der er skønt en smuk Sommerdag ved Fænø, hvorfor skulde man da ikke her indtage en solid Frokost, og dette skete, men i for stor Ro og Mag. Skibsbyggeren i Kolding, som jeg talte med ved Afgangen, sagde til mig: De har jo en dejlig Vind. Det var Ord, der ikke burde være gaaet ind ad det ene Øre og ud af det andet, jeg maatte jo huske paa, at ved Sommertid stilner det, naar Dagen lider mod Hæld, men jeg var ikke Sømand nok, min Fader, Fregatkaptajnen, havde ikke forsømt saa

gunstig en Lejlighed, jeg derimod littede først fra Fænø Strand Kl. 1.15.

Det var beklageligt, at vi maatte give Afkald paa Apothekerens Skipper. Den Mand, der kom i hans Sted havde ikke nøje Kendskab til Farvandene, og det var derfor ikke saa underligt at han næste dag blev ked af det og bad om at maatte rejse hjem fra Svendborg, hvad jeg beredvillig tilstod ham.

Med laber Kuling af Vest stod vi for Klyver, Fok, Storsejl og Mesan sydpaa gennem Fyr Renden. Ak, hvor det løjede, da vi var tvers af Assens var der som Søfolk siger: Bare lidt Aande. Kl. 9½ laa vi udfor Helnæs, der var ikke længer Styreluft, og Vandet havde det polerede Udseende, der keder en Sejlsportsmand. Vi var kun 25 Kvartmil fra Fænø, var vi gaaet derfra en Timestid tidligere, vilde vi nu have været et godt Stykke ad Farvandet, der fører syd om Fyen; og naar jeg saa endda havde benyttet Opholdet ved Fænø til at fylde vor Vanddunk, nu laa vi her og havde ikke fersk Vand. Mygind og Bistrup tilbød da at forsøge at skaffe vand, og skøndt vi laa temmelig langt fra Kysten, gik de gæve



Det var hér fra Københavns anden hovedbanegård, at den store rejse til Kolding begyndte den 4. juli 1903. Den nuværende hovedbanegård blev først indviet i 1911, hvorefter den på billedet blev ombygget til biograf.

unge Mænd i Jollen med Dunken og roede ind paa Lykke og Fromme.

Jeg var ikke rigtig glad ved Situationen. Himlen var helt overtrukken, det var temmelig mørkt, Regn kunde komme hvad Øjeblik, det skulde være og intet kunde vi foretage for at give dem Hjælp, selv om vi kunde have set dem, men den lille Baad var i Skumringen fuldstændig ædt op af Landet. Endelig saa vi den dog nærme sig, alt var gaaet godt, de havde fundet velvillige Mennesker, saa nu var den Sorg slukket og vi manglede da blot Vind, den kom, det saas paa Vandet, men hvad var det? Tak Skæbne, Sydøst, det var den argeste Modvind, vi kunde faa.

Nu maatte der altsaa krydses. Vi laa i det aabne Farvand mellem Helnæs og Als, en let Sag havde det været at gaa ind i Helnæs Bugt, denne store indsølgende Bugt, hvortil der er et kort snevert Indløb, og hvor vi kunde have ligget trygt til næste Dag, men dette skulde da have været gennemtænkt og forberedt itide. Jeg var saa sikker paa at beholde den vestlige Vind at dette slet ikke var faldet mig ind, og den medfulgte Mand var ikke engang kendt her om Dagen endsige ved Nattetid, og Fartøjet var ikke assureret.

Vi bestemte os da til at holde det krydsende sydøst hen, saaledes at vi ikke kom indenfor en ret Linie trukket fra Helnæs Vestkyst til Fyret på Ærø, som stadig saas.

Det kulede efterhaanden mere op, og Søen begyndte at sætte ind sydfra, efterat jeg var kommet tilrørs. Jeg bjergede Klyver og Storsejl og holdt det gaaende for Fok og Mesan, idet jeg kovendte [bomme], naar Fartøjet ikke kunde stampe sig gennem Vinden. De lange Østersøbølger blev imidlertid stadig mere nærgaaende, Jollen var paa Slæb agterude, og da jeg saa den vel højt oppe i den mørke Luft medens jeg selv sad nede i Bølgedalen, fik jeg en heftig Trang til at se, hvordan der saa ud i Kahytten. Den sande Aarsag gaar jeg helst let hen over; det forholder sig nemlig med en Lystkutter som med Kongeskibet: Officielt er der ingen Søsøge ombord.

Jeg ravede altsaa ned i Kahytten og var netop kommet derind, saa hører jeg Leths Stemme oppe fra



Dækket: "Hvad Pokker, Mygind, kan De ogsaa det." (Han som sin Pricipal fik ondt, sig maatte brække.)

Derpaa forsøgte jeg at sove, Kl. var 10½, altsaa passende Tid, men det var lettere tænkt end gjort, foruden Kvalmen var der en anden rentud Søvnfordriver, det var Skødet til Fokken. Fokkeskødet gled nemlig paa en Løjbom ligesom Storskødet, en tyk Jernstang, der gik tvers over Dækket i hele dets Bredde, en nedrig gammel-dags Indretning, vel skikket til at falde over og som ikke hørte hjemme i en Lystkutter. Naar Fartøjet vendte og Skødblokken blev trukket langs ad Stangen fremkom en Hyl, der rev i baade Nerver og Indvolde, og det skur-rede tit den Nat. Jeg kom til at tænke paa Edgard Højer, der i en Rejsebeskrivelse fortæller, hvordan han paa Hotellet fik Morgensønnen forstyrret ved at man i Gaarden bankede Tæpper i langsomt Tempo, jeg var endnu værre faren, thi vel blev der krydset med smaa Slag, men Intervallerne var dog saa lange, at Søvn fik Tid at indfinde sig, og neppe var Øjnene i Blund, saa – tjirr – kurede Heksekrogen langs Stangen saa man farede arrigt op, og naar Baaden derpaa lagde sig over paa den anden Boug, gjaldt det om at bide sig fast for ikke at trille ned paa Kahytsgulvet. Saa hørte jeg Bistrups klagende Raab henne fra Styrehullet: "Aa, kan jeg ikke blive afløst, jeg er saa søvnig." Staklen havde kørt paa Jernbane den foregaaende Nat og kunde nu knapt holde sig oprejst. Det var da Leth, der tog Roret det meste af denne absolut ikke morsomme Nat.

Naar man tilsøs ikke kan sove, kan man ligesaa gerne staa op. Jeg tørnede derfor ud Kl. 12½ og var med paa Hundevagten til det Kl. 3 var blevet lyst, satte saa Storsejlet med et Reb inde og gik ned igen til Kl. 6. Vi var da i Nærheden af Lyø, og da det bestandig stod med Kuling og Regn, gik vi efter den "bekendte Mand"s Forslag derind for at faa lidt Hvile og ankrede Kl. 6½ ved Landingstedet, 9 Kvartmil fra Helnæs Vestpynt.

Lyø er en lille vindskibelig [flittig, arbejdsom], typisk dansk Ø. Saasnt vi kunde være bekendt i den tidlige Morgenstund at ulejliges dens Indvaanere, gik Mygind og jeg iland for at opdage to Kopper god Kaffe med tilhørende Brød. Vi saa et anseligt Mejeri, men intet Værtshus, derimod en Købmand og ham hjemsøgte vi.



Kolding Inderhavn, hvorfra "No Name" begyndte sit togt

Der var ikke det mindste ivejen for Kaffedrikning, Døren blev aabnet til Købmandens Stasestue, værsartig, og her satte vi os saa ned, Mygind i en Lænestol iført vaad Regnkappe, ditto Bukser med lange Søstøvler. Kaffen blev fint serveret og saa kom Betalingen. "Hvormeget koster det?" "Det koster ikke noget", lød Svaret. Dette var dog for galt og der var ikke andet for, end at vi maatte ud i Købmandsboden og ved Køb af diverse Varer revanchere os, med disse i Favnen gik vi da ned til Jollen og roede ombord.

Kl. 11½ lettede vi i en Mersejlskuling af Sydøst og krydsede nu med rebet Storsejl, Fok og Stormklyver ad Svendborg til. Vinden aftog noget ud paa Dagen og blev sydligere, saa at vi efter at have passeret Avernakø kunde ligge Kurs med Stik på Skøderne. [slæk på skøderne] Det gik nu rask østefter, vi saa en stor Kutter foran os og med ham som Lods ankom vi lykkelig og vel Kl. 5 Eftermiddag til Svendborg, 17 Kvm. fra Lyø og gik til Ankers i Havnen.

Resten af togtet – fra Svendborg til København – følger i næste blad.

Midt mellem fortid og fremtid

Interview med Palle Thilo om arbejdet med at renovere og vedligeholde Rinda, 45 kvm Berg-spidsgatter, som på fribord og bund er behandlet med traditionel linoliemaling, mens lakfladerne er renoveret med den moderne Xtreme-coat lak.

af Eva Noer Kondrup

Din spidsgatter Rinda er de senere år renoveret efter en ganske bestemt metode, hvilken?

"Efter i mange år at have ærgret mig over maling der sprækker og slår fra, både over og under vandlinjen, blev jeg opmærksom på Simon Bordals artikler i Defæle-bladet, jeg tror numrene 94 og 95. Han beskriver her indgående og inspirerende brugen af linoliemaling til fribord og som primer i bunden. Jeg besluttede at prøve metoden. Samtidig begyndte jeg at bruge Coelan, nu Xtreme-coat."

Hvad indebærer dette planlægningsmæssigt?

"Man må på forhånd gøre sig klart, at al maling på båden til en begyndelse skal fjernes, hvilket er forholdsvis nemt over vandlinjen; men under den er det et helvedes arbejde. Dernæst at selve maleprocessen er langsomme-lig, idet malingen nærmest skal masseres ind med stiv pensel, og at tørre- og hærkningstiden strækker sig over 2-3 dage eller mere. Med det forårsvejr, vi holder os her til lands, kan metoden ikke benyttes, med mindre båden står overdækket. Det lærte jeg på den hårde måde det første år. Siden har jeg anskaffet et telt, ikke pga. temperaturudsvingene, de betyder ikke alverden, men for at få tørre dage nok i streg. Også brugen af Coelan/Xtreme-coat var arbejdskrævende (og dyr). Desuden kræver denne lak 15 graders varme. Men holder den hvad den lover, kan arbejde og bekostning jo betragtes som en langtidsinvestering, og så ser det straks helt anderledes ud."



Kan du uddybe problemerne med at få fjernet gammel maling?

"Over vandlinjen går det nemt nok med varmpistol og spartel, men under vandlinjen kan der være mange klæbrige rester af fx. Proof 10. Samtidig skal man ikke gå for hårdt til værks, det skal jo ske under hensynstagen til selve træværket. Jeg har udviklet et redskab, som er et fladjern, der er vinkelbøjet og slebet skarpt. Dets størrelse gør, at det i sig selv har en vis 'vægtstangseffekt'."

Hvad har været din største overraskelse mht. resultater?

"At det faktisk virkede! Papir er jo taknemmeligt, og man er vant til at tage de største lovprisninger med mere end et gran salt. Men lad mig nævne en ulempe ved linolie-maling. På grund af sin relative blødhed er den meget modtagelig for snavs og fremmed bundmaling på gjordene ved sø- og landsætning. Og det er meget vanskeligt at fjerne igen. For at beskytte mit fribord agter jeg inden næste søsætning at fremstille fire "strømper" til at trække på gjordene. Det må så tage den tid det tager."



Palle Thilo er ofte på bådpladsen året rundt

Fortæl mere om linolieoverfladen på fribordet. Hvorfor har du ikke spartlet det glat?

"Det er et spørgsmål om valg af niveau. Jeg gider ikke at spartle, når det ikke er strengt nødvendigt, og jeg er ligeglad med, at man kan se bordene. Jeg har heller ikke noget imod, at man kan se, at det er en træbåd. Hvis fribordet skulle spartles glat, ville jeg være nødt til at omkalfatre en del, for nådderne danner "pølser", men finish betyder ikke så meget for mig. Normalt står man jo ikke med næsen mod fribordet, men i flere meters afstand. Min båd skal være forsvarligt vedligeholdt, men i mine øjne skyldes dens skønhed snarere helheden end et glat fribord og ulastelig maling og lakering."

Du har skiftet røstjern sidste vinter (2012-13) af nødvendighed, hvad skete der?

"Jeg har fire røstjern i hver side. De agterste er til bagstagen. Jeg vidste godt, at flere var stærkt medtagne af rust og slitage. En skøn dag med frisk vind sprang det agterste i styrbords side lige over dækket. Der var godt nok ikke meget sundt gods tilbage i det. Det var der heller ikke i tre andre, så det endte med at jeg udskiftede de to agterste røstjern i hver side. Med rustfri, naturligvis. Under et sådant arbejde mærker man, at røstjernene

oprindeligt er isat før bordlægning og aptering, de er på Rinda placeret på siden af spantene, og jeg havde vanskeligheder med at komme til at bore huller til de nye bolte og måtte anskaffe en vinkelforsats til borema-



skinen. Pga. disse ting overvejede jeg at placere røstjernene helt ude i skibssiden som i gamle dage, men der var jo allerede huller til dem i skandækket, og de skulle så have været proppet. Nu sidder de nye røstjern med



gennemgående bolte i spantene og er tætnet med Proof 10 i dækgennemføringen, det lader til at holde.”

Har dit marinehistoriske engagement haft betydning for din interesse for træbåde?

”Nej, træbådene kom først. Jeg er historiker, men ideen til min bog ”Orlogsbriggen Lougen, 18 kanoner” kom sent. Jeg savnede i den marinehistoriske litteratur bl.a. tilfredsstillende beskrivelser af, hvordan man egentlig sejlede de store, komplicerede skibe, og det gav mig tilskyndelsen til at skrive bogen. Kombinationen historisk uddannelse/praktisk viden om sejlsads lå jo lige for.”

Ja, du er glad for at sejle, kan du fortælle lidt om Rindas sejlegenskaber?

”Båden er meget rank, den er bygget så smal, som den kunne blive efter klassen og er kun 2,65 m bred, hvor den måtte have været hele 2,85. Den bredde ville nok have givet en bedre formstabilitet, og båden ville kunne have båret mere sejl ved frisk eller hård vind. Forskibet er noget snævert med meget hule undervandslinier. Der mangler lidt bæring. Det bliver ikke bedre af, at spidsgatterne jo er temmelig overriggede for overhovedet at kunne flytte sig i let vejr. Den sejler rimeligt godt med lidt slæk på, men ved bidevind og fuld sejlføring, går det kun op til ca. 7 m/s. Når vinden øger, må jeg rebe ned, og så har jeg ikke sejl nok til at klare søerne, når de rejser sig. Så er der ikke andet at gøre end at slække og falde af, og det er da dødærgeligt. Sommetider ønsker jeg, at det var en Utzon.

Rent æstetisk foretrækker jeg dog min Berg, selvom nogle siger, at den ”ligner en sovsekande”, men jeg kan virkelig godt lide springet, hvor den hæver sig mod roret. Utzons både er mere maskuline i udtrykket. Jeg har i sin tid sejlet en del med 30’ren Sisu, og den lignede en hel lille krigserklæring. Men godt sejler de. Inderst inde kunne jeg godt tænke mig en Lene-båd, Utzons sidste konstruktion.

Jeg har arbejdet med at få båden i god balance sejladsmæssigt og afkortede i sin tid bommen, båden var ekstremt lugterrig. Det originale forsejl var på sølle 11 kvm, men nu anvender jeg et ret stort rulleforsejl, og kan

nu trimme båden til stort set at styre sig selv på bidevind, ganske mirakuløst..!

Rinda er desuden udstyret med en Vire 12 benzinmotor, som jeg installerede, fordi den var billig og meget let. Jeg regner med, at den holder min tid ud."

Rinda er bygget i Søby på Ærø, hvor den første ejer havde sin gang, da hans fætter ejede værftet. Senere arvede sønnen Rinda, og Palle, der var hans gode ven, begyndte at sejle med og overtog langsomt ansvaret. Den havde ligget i Langeliniehavnen først, men også i Svanemøllen og på Møn. Palle sørgede for, at den kom til Christianshavns Kanal i 2000, men efter nogle sæsoner med de lange havnemanøvrer ud af kanalen, flyttede han båden til Sundby Sejlforenings havn, og det er han meget glad for.

Rinda har haft et sejladsrevir mellem Skagen og Bornholm, populært sagt, og Palle mindes også ture til

fx. Rügen og Blekingeskærgården. Han vil gerne næste år lave en tur til Schleswig og besejle Slien samt besøge Haderslev Fjord. Og så mangler han også lige Mariager Fjord...

Palle sejler helst med selskab for at dele oplevelserne: "Jeg ser det slet ikke som en sport, det er en livsform!" Og: "Det giver da også noget med den credit man får", og så fortæller Palle Thilo om dengang en folkebådssejler rejste sig op, tog hatten af og bukkede, da Rinda gled forbi. "Men arbejdet er stort. Man gør det af lyst. Hvis ikke man gør det, bliver det ikke ved med at gå. Jeg har selv skiftet stykker af det øverste bord, og jeg har også skiftet stævntæ. Jeg er ikke nogen ørn til det, men det bliver man bare nødt til. Gøre det så godt man kan. Og indhente god vejledning. Det sker jo at man er heldig, og med tiden får man også mere indsigt."



Palle har bygget et solidt hus omkring Rinda

Classic Week 2014

Se mere på: www.classic-week.de/index-dk.htm

German Classic Yacht Club
(Freundeskreis Klassische Yachten)
www.fky.org
www.classic-week.de

Fra Wilfried Horns har vi fået denne invitation:

Freundeskreis Klassische Yachten inviterer til en usædvanlig begivenhed. 10 dage – fra den 13. til den 22. juni – vil der langs østkysten mellem Flensborg og Kiel starte de forskellige regattaer. Den sportslige foranstaltning bliver ledsaget af et kulturelt bredt program og underholdende alternativ-ture, som også vil begejstre lystsejlere og venner af motorbåde.

De "Classic Week 2014" vil – som de foregående foranstaltninger i 2006 og 2010 – muliggøre udvekslingen og sammentræffet mellem dem med en forkærlighed for klassiske både fra forskellige lande i Europa.



Lunde *Fratercula arctica*

Lunden er en alkefugl, kompakt bygget og ca. 30 cm lang, vingefang 47-63 cm.

Med nogen held kan lunden, eller søpapegøjen som den også kaldes, ses ved de jyske kyster eller i Nordsjælland. Fuglene her tilhører sandsynligvis den norske eller britiske bestand.

På sine undersøiske fangstture kan lunden fange og samle op til ti fisk af gangen i næbbet, der har bagudvendte tænder, som holder på byttet.

Fotograf: Steen E. Jensen

Lækagesøgning en "skumfidus"

I sæsonerne 2010 og 11 bemærkede jeg, at lænsepumpen meget ofte kørte, når jeg sejlede på styrbords halse – ikke på bagbords. Også i let til jævn vind.

Et hurtigt kig under dørken viste ikke noget alarmende, bare en konstant, stille silen ude forfra.

I oktober 2011, da fjorden var næsten min egen, lod jeg selvstyreren holde kursen og kravlede ud i forskibet for at finde, hvor vandet kom ind.

Jo, dér i landingerne ved bordsamlinger 11/12 og 12/13 er der vådt, og det siver roligt.

OK – det bliver så en del af næste forårs arbejde at få tætnet.

Som sagt, så gjort – udkradsning af en not udvendig i bord-samlingerne og fugning med elastisk fugemasse – desværre er 3M's 5200 (som jeg en gang fik anbefalet fra Walsteds Bådeværft) udgået, hvor jeg plejer at handle, så det blev TEC7

Fik så det indfald at hælde rå linolie i landingerne indenbords for at efterfylde indefra og mætte træet. HOVI! mere læk, endda indenfor kort tid, især langs stævnsbundingen. Værs'go' at efterfuge !

Desværre blev forventningerne til, at sivningen ville slutte, skuffet i sæsonen 2012.

Nu havde jeg jo set, hvor vandet kom frem på inder-siden, men ulige vigtigere er jo: Hvor kommer det så ind?

Var vistnok ikke så kreativ helt selv at finde på det



Det er meget tydeligt, hvor utæheden afsløres

– Gorm Boa havde vist en gang fortalt om lækagesporing langs et kahytvindue – men: prøv at finde det med skum-bobler !

Fik hjælp af Carl Bisgaard (NK D 33 "Juvel") ved at låne en lille kompressor, hvis dyse Carl – stående i forlugen over det trange forrum – rettede imod de "kriminelle" landinger, hvor jeg udvendig havde penslet med vand med en god sjat opvaskesulfo i.

Næsten prompte skummede de flotteste bobler op, så det var nemt at strege op, hvor fugetætningen skulle forbedres.

De gamle værktøjer til at danne fuger i landingerne blev ikke meget brugt denne gang. De har en kedelig tendens til at rive træets årer op, hvis man er uheldig.

En DREMEL minifræser med et 3 mm spids konisk fræsehoved og et rundt tilsvarende var mere effektive til formålet – afsluttet med oprensning med en mini-stålbørste til en ren og regulær not.

Dremel Minifræser med værktøj

Sluttelig fugefyldning med en smidig gummi-bitumen.

Et Shell-produkt, TIXOPHALTE, fra Holland, skaffet gennem Lillebæltsværftet.

Ikke overmalbar med opløsningsmiddelbaseret maling – men efter et pust hurtigtørrende spraymaling som forsegling kunne jeg da bundmale uden, at det hele gik i opløsning.

Endnu har jeg ikke hørt læsepumpen under sejlads, så nu fik jeg forhåbentlig fat de rigtige steder.

Hvorfor valgtes så netop denne måde at tætte ?

Det er jo indlysende, at nådlimning, som for kravelbyggede både er en virksom foranstaltning, ikke kan bruges på klinkbyggede skrog. Men så kalfatring da?

Herom skriver Uwe Baykowski i "Klassiker!" nr 2/2009 (FKY's fremragende medlemsblad), at dette blot vil tvinge klædningens planker længere fra hinanden og dermed gøre skroget blødere. UB, der er erfaren bådebygger og selv har ejet 4 folkebåde, skriver endvidere om efterstraming af nagler – som jeg fra anden side har fået foreslået – at dette tidligere har været anbefalet, men at det i praksis er utilfredsstillende.

Dels kræver det afmontering af apteringen, og dels vil man hermed blot forsænke de udvendige naglehoveder længere ind i det mestendels bløde nåletræ, som klædningen består af, uden i virkeligheden at opnå at styrke skrogets sammenhæng (og dermed tæthed). For egen regning kan jeg tilføje, at det kræver 2 personer, det rette værktøj og erfaring + håndslag udover hvad jeg tror, jeg kan stille med.

UB's konklusion er derfor, at man undertiden må bide hovedet af al skam, se bort fra "idealisme" og i stedet være så pragmatisk at tætte med en god, elastisk fugemasse, hvilket for en begrænset udgift kan udføres af en ikke-fagmand.

Jeg har på et tidligere tidspunkt overvejet at hælde u-fortykket West-epoxy i landingerne indenbords om foråret i det håb, at dette materiale, der i andre situationer har vist sig at trænge frem selv i ganske smalle revner, dels vil genskabe tæthed og dels gøre skroget meget stivere. Nogle af de senest byggede træfolkebåde er jo

faktisk limede i bordsamlingerne. Sidst set i Brandt-Møllers nye båd, der blev vist i Bella forår 2012.

Men i sidste ende var jeg ikke sikker på hverken at få den ønskede indtrængning og dermed tætning og heller ikke på, at jeg kunne undgå at indbygge uønskede tvangsspændinger i konstruktionen, når klædningen "arbejder" i takt med varierende fugtighed.

Fremkomst af de afslørende bobler langs stævnsputtingen har bekræftet min skepsis – dér tror jeg ikke, epoxy'en ville være trængt ud.

Uwe Baykowski's artikler i "Klassiker!", hvor de indimellem forekommer i serien "Pleje og Vedligeholdelse", kan iøvrigt anbefales.

*Odense 2013, Jørgen Heidemann.
F DEN 506 "Scherzo" af Faldsled.*



Ljungströmaren

– en bådtype der sendte chokbølger gennem sejlsporten, Og det begyndte helt tilbage i 1934!

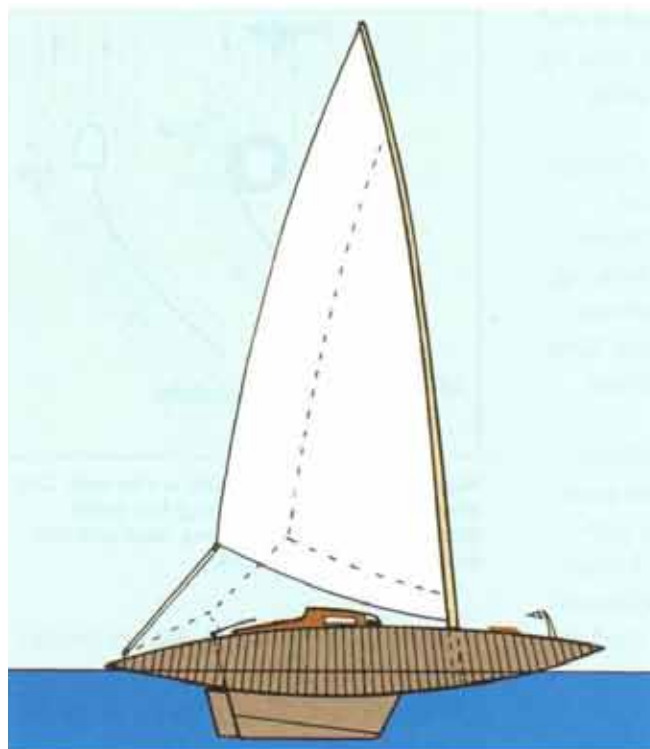
Af Carl-Ove Thor

De meget spektakulære sejlbåde udviklet af den svenske opfinder Fredrik Ljungström, og hvor Danmarks Museum for Lystsejlads nu er blevet ejere af "UHURU" – som betyder frihed på Swahili – er virkelig sejlbåde, som kan skille vandene, og som i den grad har gjort det. Både når det gælder skrogudformning og rigtype.

Bag udviklingen står en af Sveriges største opfindere, Fredrik Ljungström født i 1875 og død i 1964. Listen over hans opfindelser er lange og meget spektakulære. Allerede i 1892 opfandt han sammen med sin bror, Birger, 20 år gammel og Fredrik, som kun var 17 år, en helt ny cykel – SVEA cyklen, som kunne køre i frihjul, havde fodbremse og med pedaler, som kørte op og ned. I 1890 havde de sammen med 2 af deres andre storebrødre været med til at udvikle luftslinger og dæk til cykler sammen med Dunlop. En udvikling som betød rigtig meget for kørekomforten på cykler. Og Fredrik fortsatte med udvikling af specielle trehjulede cykler, som blev brugt som ambulancer i byer og til pakke- og persontransport.

Fredrik Ljungström var en utrolig dygtig opfinder. Hele tiden opmærksom på ny muligheder. Han blev sammen med Birger mest kendt for udviklingen af dobbeltrotationsdamppturbinen, hvor de i 1896 havde indgået en aftale med Alfred Nobel, som betalte dem en mindre formue for deres udviklingsarbejde. De stiftede i perioden fra 1913 deres egen "Svenska Turbinfabriks" AB Ljungström, Finspong, Sweden. Nu blev der bygget turbiner til mange formål: Fragt- og Passagerskibe, Lokomotiver, Fly og fra damp over gas til kernekraft (1973).

Fredrik havde i sin barndom tilbragt meget tid med



sejlads i den stockholmske skærgård sammen med sin far, men det blev først i efteråret 1930, at han fik mulighed for at købe sit drømmeskib. Han havde fået udbetalt en særlig stor Royalty, og erhvervede en rigtig perle. 150 kvm. skærgårdskrydseren, S1, "EBE". Bygget i 1920 for omkring 12 millioner kr. (kronekurs-2013). Frederik døbte båden om til "EBELLA" – "er smuk". Båden var 22,3 meter lang, 3,3 meter bred og med en dybgang på 2,7 meter og en blykøl på 9 tons.

Og næsten som man kunne vente, var det at skifte navn, ikke det eneste der skete med båden. Fredrik havde hørt, at båden ikke var velbalanceret på sejl og køl arrangement. Specielt på slørsejlads i frisk vind skulle der 2 mand til at tage ordentligt fat i rorpinden, for at holde hende på kursen. Hvilket for øvrigt er meget vigtigt ved sejlads igennem de smalle passager i skærgården. Der blev skåret 3 meter af bommen og storsejlet blev reduceret med 30 kvm. til 120 kvm. "EBELLA" fik en god

balance på rorpinden, men blev lidt langsommere i let vind. "EBELLA" var ikke forsynet med nogen motor, så hun skulle klare sejlad i de smalle passager i skærgården for sejl.

Året efter kom den første banebrydende udvikling fra Ljungström. Han havde ansat en besætning på 2 mand, som sammen med de ældste børn udgjorde besætningen på de længere togter. I 1931 var det en tur fra Stockholm til Helsingfors med en kapsejlad tilbage til Sverige, hvor det lykkedes at slå 10mR båden "REFANUT" med en time på den 170 sømil lange distance. Fredrik observerede i løbet af sommerens sejladser sikkerheden om bord og specielt hvordan bjærgning af storsejlet burde forbedres. Han fandt en løsning: Ljungström Stormsejlet. Dette sejl har en markant negativ bagkappe. På "EBELLA" blev storsejlet reduceret til 40 kvm – svarende til 40 % af det normale sejl. Det kunne sættes uden på det normale storsejl, fordi det var med 2 lag forneden, så det gik på hver side af bommen.

Erfaringerne og iagttagelserne fra sejladsen med "EBELLA" var starten på udviklingen af Ljungström båden og Ljungström riggen.



Den kendte bådjournalist Anders Høegh Post skriver i en artikel fra Bådnyt: Ljungströmarens rummede fremragende ideer, der stadig kan bruges til nem og sikker sejlad. Bådene er smukke, anderledes, og for nogle chokerende. "UHURU" er speciel med dækkets krumning opad fra lave stævne og en kraftig rullemast kun med et storsejl".

Det interessante er, at alle skroglinjer er dele af såkaldte cirkelbuer, og de lave stævne sparer vægt, men de er også bedst egnet til skærgårdssejlad, selvom Søren Anshelm fra Omø, som donerede båden til os, i mange år har sejlet med båden i danske farvande, uden nogen problemer.

Selve skrogformen, som beskriver en del af cirkelbuen, er også udviklet efter nøje studier af et fartøjs bov- og hækbølger. Ljungström fandt ud af, at cirkelbuen passede med det bedste slip i vandet. I 1947 ville bryggerdirektøren fra Falkenberg have en større sejlbåd, og Fredrik konstruerede en to mastet yawl med LOA 15 meter (11,6 meter i vandlinie) og del af en cirkelbue på 49 meter. Hun var også med negative stævne. Sejlarealet var 63 kvm på en 20 meter høj stormast og 10 meter høj mesanmast. Stormasten blev rebet eller drejet rundt med en el-motor, hvilket også var langt forud for sin tid. Da vi først nu oplever el-drevne spil anvendt på lystbåde.

Rullemastens sejl er dobbelt med hver sit skøde. Ved normal sejlad ligger de to lag sejl sammen, men på plat læns spreder vinden dem ud til dobbelt størrelse som en spiler.

Ved sejlad på bidevind eller halvvind accelerer vinden på bagsiden af storsejlet meget effektivt, selvom det er uden det samspil (Venturi-effekten), som vi normalt kender fra genua/fok og storsejl.

Fredrik Ljungström fortsatte med at udvikle fartøjer med cirkelbund: Store fiskekuttere, motortrawlere og stykgodsskibe, hvor nogle supplerede motorerne med kæmpesejl! Præcist på samme måde, som der i dag – 70 år senere – arbejdes med lignende projekter, hvor det mest kendte er mindre fragtfartøjer, som har en kæmpe kite, som "hjælpe" maskine.

Det sidste projekt blev udviklet i en alder af 87 år. Det var en stor motoryacht, som på grund af cirkelbuerne





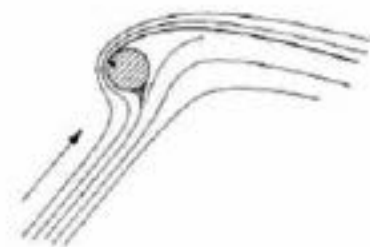
Ljungstrømbåden har mange anderledes løsninger. Håndtaget under rorpinden drejer via en aksel og en tandkrans masten rundt, hvorved sejlet rebes ind eller pakkes sammen

skulle være specielt egnet til sejlads i stor søgang, hvor sejladsen stadig ville være behagelig for besætningen.

Nu har museet "UHURU" stående på lager. Speciel – provokerende – chokerende og i alle tilfælde en perfekt øjeåbner. Derfor bliver det rigtig spændende, når vi kan samle ressourcer nok til at renovere båden, og vise den frem ved træskibsbroen i Svendborg. Vi har netop fået mulighed for at tilknytte en meget dygtig bådbygger til museet, så projektet med "UHURU" er rykket et godt skrift nærmere. Nu mangler vi blot de nødvendige fondsmidler, for at få båden sat i stand.

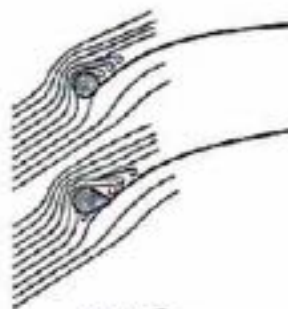


Luftstrømmen omkring traditionel rig med storsejl og fok på bidevind

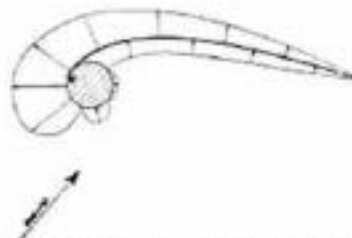


Luftstrømmen omkring Ljungstrømsejl på tyk rund mast

Sammenlignet med fuglevinge



Strømninger ved forskellige sejlstillinger



Trykbølger ned Ljungstrømsejlets luv- og læside

Det svære valg

Af Carl Ove Thor, Danmarks Museum for Lystsejlad

Det svære valg bliver museet ofte stillet overfor. Og desværre kan det være et rigtig svært valg. Det er, når vi bliver kontaktet af en bådejer, som gerne vil forære os et klenodie af en båd, som har været i familiens ejendom siden....., men nu er det tid for ham at stoppe sejladsen. Ingen af børnene vil overtage båden, og så har den for øvrigt været annonceret til salg i 2 år, uden at der er fundet en ny ejer. Og nu skal der ske noget. Her mærker man tydeligt, hvordan kædesaven ånder os i nakken. Og det er absolut det værste der kan ske!

Og det der ikke må ske! Hvis det på nogen måde kan undgås.

Ser vi på hver enkel båd, som vi får tilbudt, så er det som perler på en snor. Hver båd fortæller sin egen helt unikke historie. Speciel konstruktør, den første af denne type, den eneste tilbageværende af denne type, speciel rig, speciel skrogform. Mulighederne er mange.

Der er næsten noget specielt ved hver eneste båd.

Men vi har et dilemma. Vi er nået til en fysisk og økonomisk grænse for vores mulighed for at tage flere både ind. Nåh – ja, lige med undtagelse af den fantastiske velholdtebåd, som igen fik os til at springe rammen for vores effektliste.

Vi har i bestyrelsen aftalt, at alle henvendelser om donation af både bliver præsenteret for hele bestyrelsen med en beskrivelse af båden og bådens stand. Vil båden kunne anvendes som sejlene fartøj, og kan vi finde en skipper – lokalt eller rundt i Danmark. Skal båden bruges indendørs på det nye museum. Og endelig hvilke

omkostninger og arbejde er der umiddelbart forbundet med at erhverve båden. Transport, håndtering og oplagring er ikke gratis.

Men måske kan vi alligevel være med til at redde endnu et klenodie for efter tiden. Men det kan kun lade sig gøre, hvis båden stadig er i en rimelig stand. Og den passer ind med de øvrige både vi har på lageret.

Men det rigtigt dejlige vil være den dag, vi kan kombinere donationerne med en liste af fartøjer, som vi gerne vil finde ude omkring til museet. Blot som eksempel, så ved vi, at nede i Spanien ligger den først byggede folkebåd fra Sverige, i Tyskland sejler F "G3" "JACARANDA" rundt – den ældste eksisterende danskbyggede folkebåd. Netop totalrenoveret og ejes nu af et tysk udlejningsfirma i Hamburg.

I kan hjælpe museet med dette svære valg. Når I kommer rundt på havnene og I ser et klenodie, hvor der er lidt grønt i kanterne, så giv os et praj, så vi kan agere, inden det skulle være i går!



Efteråret 2013

Så er det kommet ... efteråret, sæsonen er nu slut for de fleste, kun nogle få hardcore er stadig i vandet, men de fleste er gået i vinterhi.

Som alle sejlere ved, så har det været en flot sommer, forhåbentligt med gode oplevelser, at berette om i diverse klubber.

Ligeså i Frederikshavn Træskibslaug, vi får snakket om dit eller dat fra sommeren, men allerede nu, er man i gang med at tilrettelægge næste sæson, det bliver igen noget med samlede sejladsere til her og der, for at vise flaget og “halvgamle” klassiske skibe/ besætning.

Dog har vi forskellige temaer på vinterens laugs-aftener, vi har valgt en splejse- og taklingaftenen, der blev gået til den med krum hals, øjesplejsninger – sammensplejsninger – spanske taklinger ... også kaldet



Der arbejdes intenst med tovværket



Nu står hun vist godt i læ for vinteren ... eller hva' men det kommer nok.

en spansk hundep.. og lidt pælestik, samt andet enhver sejler skal kunne, for ikke at ligne en amatør, der kun laver kællingeknuder.

Vi har desuden afholdt en “instrument-aften”.

På denne aften gennemgik og opfriskede vi forskellige procedurer ved brugen af VHF –det være sig Mayday – Pan Pan – Securite samt DSC. En opsummering af disse ting kan altid være nyttigt.

En god ting som AIS blev gennemgået og rost, efter min mening er det den bedste opfindelse, næst efter radaren, nu kan man, når man har dette udstyr, se hvad andre skibe gør, når de er udstyret med en AIS. AIS'en arbejder på VHF frekvenserne og findes i en A og B model, nogle udsender et signal, andre modtager kun. Alle erhvervsskibe over 300 BT skal være udstyret med en model der udsender skibets kurs og fart samt data osv. Men husk det er IKKE en radar, man skal stadig altid holde behørig udkig, i.h.t. søvejsreglerne.

Samme aften blev søvejsreglerne vendt, det være sig lanterneføring og deres betydning, hvordan skal de lyse og hvortil, hvad skal man føre af dagsignaler. Til stor diskussion var vigereglerne og godt sømandsskab... husk der er ingen der fratager et skib, ikke at gøre alt for at undgå en kollision, samt at alle manøvrer udføres i god tid og ikke i sidste øjeblik, det er dårligt sømandsskab at vente til sidste øjeblik, da uheldige situationer nemt kan opstå.

Det var en rigtig god aften og det gør ikke noget at snakke forskellige scenarier igennem, for husk:

Better safe, than Sorry!!!

Udflugt til Slettestrand.

Den 11-11-13 havde vi arrangeret en tur til Slettestrand for at se på Han Herred Havbåde.

Skibsbygger Torben (Uld) Jensen, her fra byen, som arbejder deroppe, var den gode fortæller, det blev en god aften, som vi startede i stedets udstillingslokale, hvor Torben fortalte om hvordan det hele opstod og historien bag det, bl.a. et mega sponsorat fra Mærsk-fonden. Vi spiste vor medbragte mad og nød væsken, som lauget selvfølgelig var vært for. Da maden og historien var slut, gik vi over til det sjove ... værkstedet hvor bådene bygges. Det var et rigtigt bådebyggerværft, der lugtede af finsk tjære og træ, så det var en fryd.

Så blev der snakket, om træ – bådtyper – klink og kravel – metoder før og nu – skabeloner og kobbernagler – samt selvfølgelig glæderne ved at eje et træskib. Snakken ville ingen ende tage, vi skulle jo videre, det gamle redningshus med Klitmøller-jollerne samt spilhuset på stranden skulle besigtiges. I redningshuset var en

næsten færdig jolle klar til snarlig søsætning, den var bygget af en "ældre" ufraglært mand på 76, selv Torben var imponeret, den var også rigtig flot bygget. Spilhuset er jo også et kapitel for sig ... et spil der trækker med op til 70 tons på en 38 mm stålwire og en længde på ca. 220 meter, det er jo ikke barnemad, når skibene skal i vandet eller op derfra, igennem sand og bølger, det er barske vilkår for en træbåd, som Torben fortalte, så hiver man i langkølen som består af x antal lag bøg, samt en slidkøl af fladjern på 40 mm. Hvis man "kun" hev i skibet, ville det blive nogle meter længere, meget hurtigt.

Træskibslauget takker for en god aften og da Torben proklamerede at vi altid er velkomne, så skal man jo nok lægge turen forbi Slettestrand en sommerdag, med kaffekurven og se det hele i dagslys og når man arbejder med søsætningen fra stranden.

Vi ønsker alle en glædelig jul samt et rigtig godt nytår.

Hilsen Birger

The image displays three separate advertisements for boat maintenance products, arranged side-by-side.

- Left Ad (EPIFANES):** Features the EPIFANES logo with a colorful sailboat icon. Below the logo is a photograph of numerous small jars of paint in various colors. The text reads: "Hvad er din farve? Nyt fra EpiFaner: Vores kendte polyurethane maling kan nu fås i 400 specielle marine farver. Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte. EpiFaner polyurethane maling er som altid nem og simpel at arbejde med. Giver en ubeskrivelig hård og spejlsklig hvidtans overflade som vil glæde i årevis."
- Middle Ad (WEST SYSTEM):** Features the WEST SYSTEM logo with a circular emblem. Below the logo is a photograph of several bottles of epoxy. The text reads: "The Professional's Choice". It lists three applications: "Fugning" (100 parts to 50 parts), "Limning" (100 parts to 50 parts), and "Reparering" (100 parts to 50 parts). It also mentions "Vejledning" (Instructions) and "Vejledning" (Instructions).
- Right Ad (WEST SYSTEM):** Features the WEST SYSTEM logo with a circular emblem. Below the logo is a photograph of several bottles of epoxy. The text reads: "Professional epoxy til bådfolk!". It also mentions "Det mest alsidige epoxy system." and "Bruges overalt: Luft, Land & Vand."

At the bottom of the right ad, there is a logo for "HF Industri & Marine" with a small blue square icon.

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

Fra "En Stranding"

Sidste 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",



Nu vare vi Allesammen lige saa forpinte af Tørst som Eliesers Kameler, inden Rebekka var kommen med sit historiske Forslag. – Rhederen erklærede, at han vilde og kunde ikke have mere med det Hele at gøre – han skulde hjem; Provianten var det jo ogsaa yderlig sløjt med, og vi blev da enige om, at Manden først skulde sejle os i Land, for at vi, ihukommende den til alle Tider sande Sætning om Øl og Mad og Helte, først kunde faae provianteret lidt og derefter gaa i Gang med Bjærgningsarbejdet.

Og det gjorde vi da; – hvor paradisisk en svensk Sodavand smagte oppe i en lille Brugsforening, hvis Bestyrer i de Store bevægede Dage kun under Frygt og Bæven turde begaa Brud på Loven ved at handle med os; – hvor smærtelig Afskeden var med Rhederen, der med den ham egne Energi vandrede bort ad Landevejen – og hvilke Udskejelser vi begik i Retning af Indkøb af muggen Cervelatpølse, Margarine og Sigtebrød, skal kun antydes.

Rigt belæssede med Bytte kom vi om Bord i vor brave Fynboes Jolle, og da der imidlertid var kommet en Smule Brise, gled vi styrkede og ved godt Mod tilbage til Strandingsstedet.

Men var det muligt! – der laa jo "Ternen" kun nogle Hundrede Alen agterfor "Askur" med Storsejlet givet op i Halsen og Flaget lystigt smældende i Brisen! – og om Bord paa "Askur", der lod hele den mandlige Ternebesætning til at have indkvarteret sig og være i travl Virksomhed som Trolde i St. Laurentii Legende, medens røde og hvide Parasoller ude på "Ternens" Hæk viste, at den kvindelige Besætning var paa Dækket og fulgte Begivenhedernes Gang.

Viftende med Huerne til Damerne løb vi forbi "Ternen" hen til vort kære Vrag. Her var der sket Forandring.

Hele Indmaden, om man saa maa sige, var ude af Fartøjet. "Ternens" "faste Mand" laa nede i Bunden nøgen som en Australneger og baksede med Ballastjernene; iført Hue og Gummisko og forresten ingenting arbejdede "Eskadrechefen" ude i Vandet med Ryggen stemt mod Baadens Boug, assisteret af "Forlæggeren", der lapsede sig med Manchetskjorte, som oprindelig havde været kiltret op under Armene, men nu flød henad Vandet, Flip og kulørt Slips.

Der var knap Tid til og ikke synderlig Brug for Forklaringer. I en Fart fulgte Askurmændene Eksemplet; Agronomen svømmede lystig omkring med Vest på, Premierløjtnantens Uniform bestod for tilfældet kun af Uldtrøje – han beholdt den på af Helbredshensyn, fortalte han; kun Skipperen fornægtede de bevingede Ord om Danskens Husvanthed til Søs og blev om Bord for et Syns Skyld dog halende i Varpet, der var ført agterud.

Scenen mindede de vidt Berekende om Badeliv i Trouville; de historisk anlagte om Noahs Familie badende omkring Arken; der blev hevet og halet, løftet og skubbet; Chefen hang ude i Topsejlsfaldet for at krænge Baaden over, medens Agronomen holdt igjen i hans Ben, og kort at fortælle flød "Askur" inden et Kvarter på Fjordens Bølger, medens et Hurra fra Besætningerne og Svingen med Lommetørklæder og Parasoller fra "Ternen" hilste det, Rhederen kaldte "Askurs" "Flothed", Agronomen lige saa træffende dens "Forløsning".

"Det er sødt at mindes overstandne Besværligheder" skal en litterært anlagt Mand i den graa Oldtid have bemærket, og Rigtigheden heraf har næppe nogen inderligere bekræftet end de trætte "Sømænd", der en

Times Tid senere samledes til Øl og Mad og præmieværdig Kaffe i "Ternens" gæstfrie Kahyt, medens dens strandede Fælle fri og flot med hver Tougende på Plads og Flag og Stander vimplende saa kry som nogensinde svajede for sit Anker ved Siden af. Og snart stod begge Fartøjer med Alt til, der trække kunde, ud mod Fjordgabet under Salut fra "Ternen", der havde faaet fat i den provisoriske Cervelatpølse og proppet i Kanonen som Skarpt.

– Men Brisen døde hen, og snart maatte Ankrene i Bund igjen; blankt som Perlemor laa Fjordens Vand, mens bag Kystens rundede Bakkelinier og Skovenes emindhyllede Bræmme Aftenhimlen forgyldtes, luede og rødmede, indtil Skærsommernatsaftenens Halvlys viskede Alt ud i mystisk drømmende Dis. Med Storsejl og

Topsejl staaende svømmede Fartøjerne paa den sorte Flade, der, naar et Aarepladsk forstyrrede den glasagtige Ro brød Spejlbillederne i lysende Krumninger og Vridninger.

Paa Dækket bryggede Hovmesteren omkap med Mosekonen inde bag Skoven, medens Toddyglassene fyldtes og tømtes forsøgtes hundrede Sange med Agronomen som Dirigent og Styrmanden som en uforlignelig Kontrabas. Sent i den lune Nat fortsattes Laget; Skuepladsen forlagdes til "Askurs" jomsborgerlige Planker, medens Damerne gik til Køjs paa "Ternen"; to Gange mindst faldt Krigsmanden Agronomen om Halsen og forlangte at drikke Dus med ham og 100 Gange mindst sloges det fast, at for Alt af Sommerlivs Fryd og Fest bar Lystsejls Prisen.

Fra Chris Ennals, Klassisk Treseiler Klubb, i Norge har vi fået denne invitation.

Kære sejlerkolleger

Vi i bestyrelsen, hvis formand er HM kong Harald, er nu nået frem til konkrete beslutninger med hensyn til indhold og program af ovennævnte begivenhed, som vil finde sted i en uge fra den 15. juli næste år.

Vi fejrer 200-året for Norges Uafhængighedserklæring, og at det er 100 år siden, de berømte

EUROPA-UKEN 1914 kapsejladser blev afholdt i Horten og Kristiania (nu Oslo).

Der vil bla. blive racing for 12 og 8 meter klasser. De norske klassiske lystbåde af disse klasser vil konkurrere,



og listen over disse yachter er givet nedenfor som en vedhæftet fil.

Vi håber naturligvis, at danske, svenske og tyske yachts vil komme op til Oslofjorden i denne uge.

De sociale arrangementer vil omfatte en stor reception på Rådhuset med borgmesteren i Oslo, og en invitation fra kong Harald til at komme ombord på kongelige yacht NORGE.

Du kan se deres introduktion til begivenheden på Youtube under "Europe Week 2014" – gå ind på: <http://www.youtube.com/watch?v=WCZhXXGp3uA>

Hvis du vil følge med i udviklingen for arrangementet kan du gå til <http://www.europeweek2014.no/>



Camelot, Molich 39' sloop

Længde 11,72 - bredde 3,19
dybgang 1,96 - deplacement 9 t.
1" blank mahogny på lamineret egspan. Dæk 15 mm
teak på 10 mm finer. Skandæk, cockpit og rufsider i
mahogny. Blykøl og aluminiumsmast.
Motor: Yanmar 3 JH2, 38 HK, fersvandkølet. (1993)
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



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
Hjælpe motor: Mercedes 300, 5 cyl. 260 HK.
med Bovarnagear.
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



Knarbåd sælges

OD29 MALIK er til salg. Skrog i Oregon Pine, fin stand.
Dækket i teak, men trænger til en kærlig hånd, evt.
udskiftning. Træmast 7 år gl. Rustfri rig. Kølbolte,
røstjern og rorstamme udskiftet til rustfri. Bundstokke
og mastefisk udskiftet i eg. 3,5 hk. Mercury m. beslag,
4 år gl. 1 stel allround klasset sejl. Anker m. kæde,
kompass, fendere. Vogn til vinteropbevaring kan
medfølge.
Pris for hele molevitten kr. 25.000.

MALIK kan ses på
Fregatværftet i Ebeltoft
ved henvendelse til:
Ole Hvitved
Harevej 5, Ahl
8400 Ebeltoft
Tlf.: 30131421
Mail: olehvitved@gmail.
com



Spidsgattersejl købes

Jeg vil i første hand få fatt på et
storsejl og en genuafok, altså til en
dansk spidsgatter S 38.

De skall vare i godt stand, men
behøver ikke vare helt ny, menet til
cruising så jeg søger ikke noget helt
extremt,

Målene er:

Storsejl
Mast lik 10,26 m
A lik 10,65 m
bomlik 4 m

Genuafok
Förlik ca 8,70
(Mellem hornen, dvs
max 8,80)
Akterlik 8,47 (8,5)
underlik 4,17

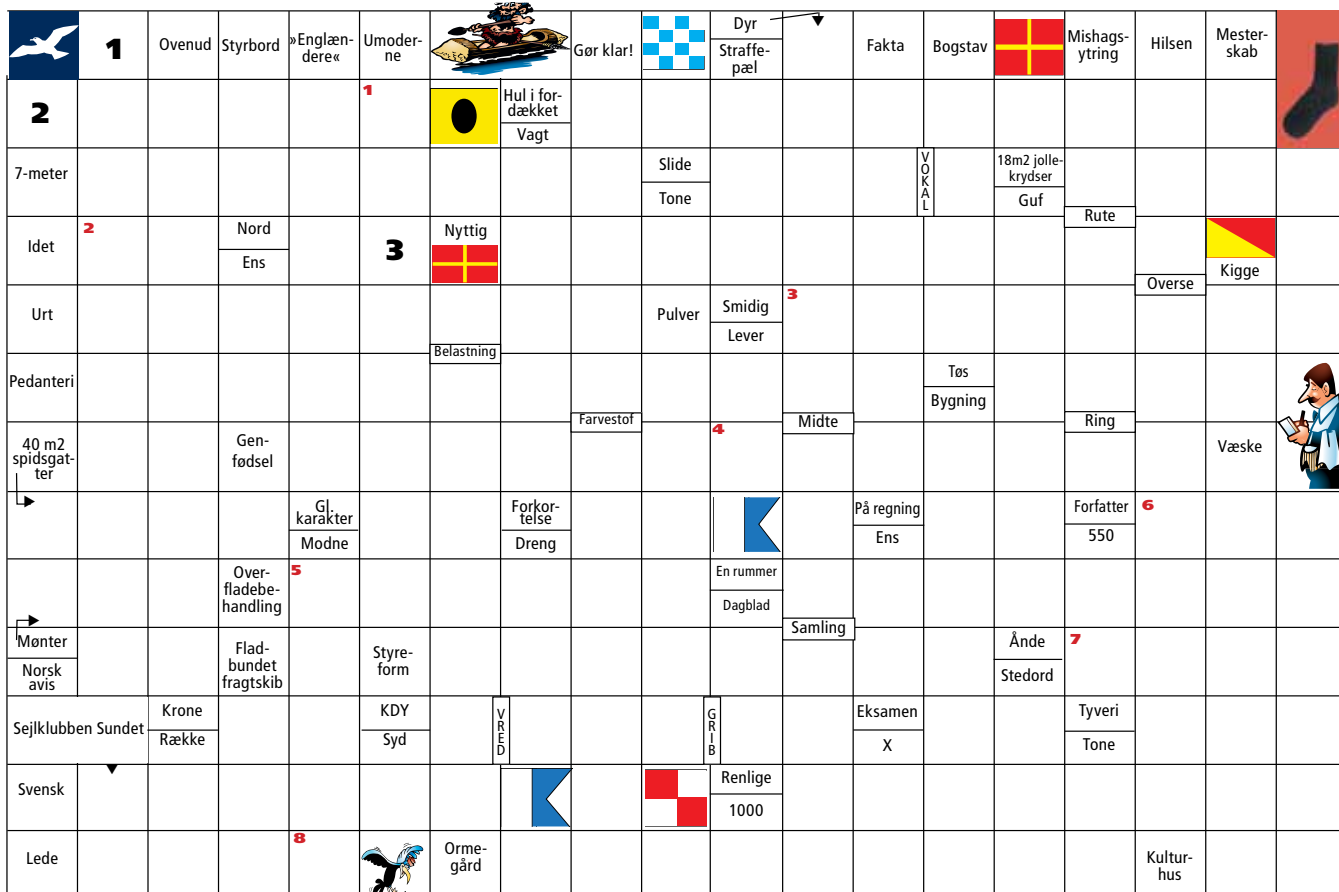
Min adresse er

Erik Berggren
Östra promenaden 31
602 43 Norrköping
Sverige
erik.berggren@liu.se

Krydsord for træbådsfolket

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

Nogle af svarene skal findes der.



- 1 Sej 7 sømil gennem gravet rende fra Lillebælt til denne by
- 2 Familieversion af folkebåden
- 3 Et eksemplar af bådtypen i 2-eren (Nyindmeldt i DFÆL fra i år)

Vinder af krydsord i nr. 117

Bo Jensen
Hyldegårdsvej 60,
2920 Charlottenlund

Vind en DFÆLE Kasket

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gorm@boa.dk inden 1. februar 2014.

Husk navn og adresse



1 2 3 4 5 6 7 8

Der bliver trukket lod blandt de rigtige svar.



Kalenderen

Generalforsamling i København midt i marts

Åben båd hos Catja (CARITA, Mälar30), Anders (MODESTY, dobbeltruffet motorkrydser) og Anja (båddåb på dagen af Mälar22) bliver **søndag d. 23.marts 2014 kl 14.00**

I foråret er der også Åben båd på Lillebæltsværftet. Emnet vil være aptering af "Hjulby-folkebåden" (se bagside af blad nr 116, maj 2013), renovering af en spidsgatter og nybygning af en traditionel marsvinejagts-jolle. Nærmere dato vil følge i blad nr. 119 og på hjemmesiden.

Sommerstævne 2014 10. til 13 juli i Kerteminde

Der kan komme flere Åben Båd – arrangementer i løbet af vinteren, hold øje med hjemmesiden. Er du på DFÆLS nyhedsliste vil det også blive meddelt på email.



Vi kan se frem til åben båd på Middelfartsværftet – dog kan Jørgen Heidemann ikke love, at arrangementet venter til træerne bliver grønne som her i pinsen

Får du ikke nyhedsbreve fra DFÆL, så send en mail til medlem@defaele.dk og skriv at du ønsker at modtage nyhedsbreve.



De Københavnske Tørsejlere

Der er gang i den hos de Københavnske Træsejlere. De kan ikke nøjes med at sejle om sommeren, så nu har de startet en række tørsejladsaftener op. Her er lidt fra deres raritetsliste:

16. januar kl. 19.00 (kom gerne kl 18.30) Spændende foredrag:

Finn Wiberg-Jørgensen fortæller om en tur med spidsgatteren "TAT" til Rügen og også lidt videre, nemlig til Stettin (Szczecin) i Polen.

Sted: K.A.S. Klublokale "Jomsborg", Strandvænget 43,1.

6. februar kl. 19.00 i Sundby Sejlklub: Fællessange med blandede sømands- og forårsviser, akkompagneret af Eva Noer og Stig Ekblom. Man kan jo eventuelt starte ud med dagens ret inden da.

6. marts er der planlagt en aften, hvor vi skal blive klogere på vikingernes navigationssystemer

Og de fortsætter med Tørsejladsaftener 3. april, hvor programmet endnu ikke er fastlagt helt.

Det bliver da svært for os andre at holde os væk...

Nye medlemmer:

Vivat II, Spidsgatter

Peter Hansen
Rosenvej 11
4293 Dianalund

Nøkken, Mälar 22

Christian Albert Amdisen
Torvet 5. 2. sal
5700 Svendborg

Tina, Västingesnipa

Jørgen Hadvig
Pile Alle 18
2840 Holte

Aleta II, Husky

Mikael Andersen og Minna Nielsen
Anekæret 9
3520 Farum

Mulle, Frederikshavnerjolle

Frank Anholm
Tyttebærvej 21A
8600 Silkeborg



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

Søkort – nostalgi og fakta

Af Eva Noer Kondrup

Hvis du stadig mangler at blive opdateret om Decca-systemet, datidens "GPS", hvordan det var bygget op og fungerede, og gerne vil overvære håndtegning af søkort, er det her en dokumentarfilm for dig:

"Søkort" af Ib Dam, fra 1967, varighed 14 minutter.

I denne mere end vidunderlige film forklares alt omkring effektiv og nøjagtig søopmåling anno medio 60'erne såvel i grønlandske som i danske farvande. Ligesom man ser grafiske fremstillinger af de forskellige metoder samt billeder af alt det tunge maskineri, som fordres.

Filmen kan ses ganske gratis på bibliotekernes filmside: www.filmstriben.dk/fjernleje/ søgeord: søkort.



*Søkort
tegnes stadig
i hånden
– men med
avancerede
hjælpemidler*



ISSN 1902-0163