



Klassisk skønhed genopstår i Gilleleje



Nr. 119, Februar 2014

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

*Dyb koncentration – der er kun et
forsøg.
Ole, »Søve« skærer navn i Victoria*

Indhold

Lisbeth Kofoed fortæller om kutteren Moguntia	4
Victorias genfødsel	8
DFÆLs Forlag er kommet godt fra start	13
Træbådssang, nu også på tysk	14
Generalforsamling	16
Træbådsliv 1890	18
Sejlads fra Svendborg til København 1903	20
Europe Week	24
DFÆL-Shoppen	25
Åben båd i Middelfart	26
Månedens motorbåd	27
Kræmmermarked i Frederikshavn	28
Månedens Fugl, Blishøne	29
NNL-reglen justeres	30
Sang og tørsejlads	31
Krydsord	33
Kalender	34
Nye medlemmer	35
Flot start på liv med træbåd	36



*Lisbet
Kofoed
skriver om
faderens
kutтер
Moguntia*



No Name afslutter turen til København



NNL-reglerne justeres

MIN FARS BÅDE:

Kutteren "MOGUNTIA", senere "Tordenskjold"

Af Lisbet Kofoed

I 1940, hvor familien Kofoed var blevet til 4, solgte vi "Mikkel" og hører videre i levnedssberetningen:

"Vi købte en stor, gammel engelsk kutter, "MOGUNTIA", med flushdæk, (uden opstående kahyt), Den var meget smuk, men noget misrøgtet. På vore "bådpas", (udsejlingstilladelse, stemplet af tysk militær), kunne vi sejle båden til Vedbæk, hvor vi havde hende som et dejligt sommerhus. Vi fik efterhånden "MOGUNTIA" i virkelig pæn stand, men blev klar over, at jo større både jo mindre får man sejlet."

Her kan jeg supplerende oplyse, at "MOGUNTIA" var bygget i 1910 i Plymouth i England. Typen kaldes Kanal-krydser. Sejlmærket var: C 22 (kutter). Hun var bygget af pitchpine på eg. Konstruktøren hed G.L.Watson. Båden var oprindelig gaffelrigget. Målene er:

Længde: 36 fod (10,95m)

Bredde: 2,52 m

Sejlareal: 43 m²

"MOGUNTIA" havde et meget stort, aftageligt skylight, som lillesøster Birtes barnevogn kunne sænkes ned igennem. Ganske rigtigt havde de forrige ejere mishandlet båden, hvis stormast-top var knækket ved Bornholm. Den kostede derfor 2.900 kr.

Far, der jo helst var blevet skibsbygger og konstruktør, brugte nu sin viden og lavede bermudarig, hvorved også bovsprødet røg. Men sprødets to solide træstøtter forblev på fordækket som pullerter. Hun havde tre vant i hver side og bagstag.



Farmor på besøg i Moguntia - under det store skylight



Lisbeths mor skraber lak på skylightet.

Desværre var hun, som så mange andre både, dengang, blevet "slagtet" for sin blykøl. Tidligere i hendes liv havde en Konstruktor Enevold Hansen i Århus isat en lang, lige jernkøl på 3 tons. Den lignede et fladt strygejern, som båden kunne stå alene på. Ialt vejede hun 7½ tons.



Moguntia i 20'erne



Far lavede bermudarig. Billedet er fra Svanemøllehavnen ved nordmolen

"MOGUNTIA" synes at have haft en 5 HK 2-takter af mrk.: "Tempo".

Dramatik

Jeg har et dramatisk minde om "MOGUNTIA"! En tidlig morgen i Vedbæk hoppede jeg uden korkbælte (og forlov) en ekstra gang i land og ombord igen, men gled på det dugvåde dæk. De andre spiste morgenmad i kahytten. Det var i 1941, og jeg var kun 6 år og kunne ikke svømme! Krabberne i bolværkets slimede tang var rædelsvækkende, men med energisk hundesvømning gik det op for tredje og sidste gang efter luft – da greb nogen mig i håret, op i luften.

Den 80-årige Hr. Mygge i motorbåden ved siden af havde hørt min pladsken og råbte nu far til hjælp med at få mig op på bolværket. Der vendte far bunden i vejret på Lisbet og fik vandet ud af luftvejene. Jeg hylede – dels af chok – men mest fordi mine nye laksko var ødelagt! Hr. Mygge fik jo en flaske vin som tak for livredningen





– og samme år gik mor og jeg til svømning på Kipp's ved Olieøen. Mor kunne nemlig heller ikke svømme et skridt. Hun var frederiksbergbonde.

Salget af "MOGUNTIA" – og hvad siden hændte.

Efter to år, hvor "MOGUNTIA" viste sig at være for stor og voldsom at anløbe havne med for sejl og for svær at hale skøde hjem på for mor, besluttede de at sælge hende. Men også af frygt for magnetminerne på grund af den store jernkøl!! Mens far arbejdede og cyklede ugedagene til København, sleb og lakerede mor hende i Vedbæk. Der var megen mahogni.

En dag i august 1942 dukkede en ældre, pensioneret Kaptajn og en ung fisker op for at bese båden. "Hvor er rælingen?", spurgte Kaptajnen. Sømanden var med for at stikke i bunden efter "bløde steder". Der var et. Derfor beværtede mor dem med masser af frisk plukkede skovhindbær med fløde – og der blev slet ikke nævnt et ord om bløde, lidt utætte steder, og Kaptajnen købte hende for 3.850 kr.



Herover: På bedding ved Frem

Til venstre: En anden bedding, et ukendt sted

Hun skulle vist sejle nogle flygtninge til friheden i Sverige

Der gik mange år, til far engang i 1960'erne opdagede "MOGUNTIA" i Langøre på Samsø. (Mine forældre boede i Århus siden 1952.) Nu hed hun "Tordenskjold" af Flensborg. Far genkendte nemlig tre ændringer, han selv havde foretaget.

Ejeren, Helmuth Joost, syntes det var et morsomt træf. Han førte ikke nationalitetsflag, da han var dansk-sindet. Selvom hun havde haft 7 - 8 ejere før Joost, var hun stadig hvidmalet på fribordet.

Desværre stod båden og vansmægtede fra først i 90'erne, da Joosts søn dyrker kapsejlad i sin 5,5 meter "Web". Man kan jo inderligt håbe, at nogen vil restaurere denne sjældne kanalkrydser-type, eller skænke hende til bevarelse på "Danmarks Museum for Lystsejlad" i Valdemar Slot på Tåsinge.

Heldigvis sejler hendes søsterskib fra 1899, "GIGA", stadig rundt til manges glæde og beundring. Hun blev bygget i Cowes, England, af Sibbick & Co. af elm på eg. Sejlmærke: G 16.

Fra Giga's Skipper har jeg fået nogle interessante



– og samme år gik mor og jeg til svømning på Kipp's ved Olieøen. Mor kunne nemlig heller ikke svømme et skridt. Hun var fredenksbergbønde.

Salget af "MOGUNTIA" – og hvad siden hændte.

Efter to år, hvor "MOGUNTIA" viste sig at være for stor og voldsom at anløbe havne med for sejl og for svær at hale skøde hjem på for mor, besluttede de at sælge hende. Men også af frygt for magnetminerne på grund af den store jernkøll! Mens far arbejdede og cyklede ugedagene til København, sløb og lakerede mor hende i Vedbæk. Der var megen mahogni.

En dag i august 1942 dukkede en ældre, pensioneret Kaptajn og en ung fisker op for at bese båden. "Hvor er rælingen?", spurgte Kaptajnen. Sømanden var med for at stikke i bunden efter "bløde steder". Der var et. Derfor bevaertede mor dem med masser af frisk plukkede skovhindbær med fløde – og der blev slet ikke nævnt et ord om bløde, lidt utætte steder, og Kaptajnen købte hende for 3.850 kr.



Herover: På bedding ved Frem

Til venstre: En anden bedding, et ukendt sted

Hun skulle vist seje nogle flygtninge til friheden i Sverige

Der gik mange år, til far engang i 1960'erne opdagede "MOGUNTIA" i Langøre på Samsø. (Mine forældre boede i Århus siden 1952.) Nu hed hun "Tordenskjold" af Flensborg. Far genkendte nemlig tre ændringer, han selv havde foretaget.

Ejeren, Helmuth Joost, syntes det var et morsomt træf. Han førte ikke nationalitetsflag, da han var dansk-sindet. Selvom hun havde haft 7 - 8 ejere før Joost, var hun stadig hvidmalet på fribordet.

Desværre stod båden og vansmægtede fra først i 90'erne, da Joosts søn dyrker kapsejls i sin 5,5 meter "Web". Men kan jo inderligt håbe, at nogen vil restaurere denne sjældne kanalkrydser-type, eller skænke hende til bevarelse på "Danmarks Museum for Lystsejls" i Valdemar Slot på Tåsinge.

Heldigvis sejler hendes søsterskib fra 1899, "GIGA", stadig rundt til manges glæde og beundring. Hun blev bygget i Cowes, England, af Sibbick & Co. af elm på eg. Sejlmærke: G 15.

Fra Giga's Skipper har jeg fået nogle interessante fotos af Giga's tidligere gaffelrigning fra 1939 og 1942. Da hed hun "FRISCO" og hendes trofaste skipper hed Karl-Johan Larsen.



Moguntia til Knebel 1923



Fyen rundt i 1929. Fru Esther: solbrændt og smilende - hun er i sit "es" på sørejse i naturen.

I 1988 modtog min far, Ove Kofoed, som da var 80 år, men stadig bådejer i Århus Sejlklub med Danakutteren "Viffert" 25 D2, en fin fotosamling af Poul Thorsager fra samme sejlklub.

I 1920'erne ejedes vores tidligere store kutter "MOGUNTIA" af Direktør Ludvig Nathansen og Fru Esther, Risskov. Ofte var også deres fire glade sejlerbørn om bord, samt gaster. Ofte også med sejlgade gæster eller



Frisco i 1942 – senere omdøbt til Giga C16 - ombord Else Hansen – Karl-Johan Larsen og Peter Christensen

familie. Båden var jo næsten 11 meter lang.

Hun kaner af sted for sin flotte gaffelrig med bovspryd forude og slæbejolle agter. Ifølge Thorsager "levede" Moguntia i de 12 år i Århus en stille tilværelse ~ hun sejlede næsten aldrig kapsejads"... Dog ser vi en glad tursejlerfamilie nyde ture, bl. a. Grundlovstur, til Kalø Slot og Knebel. Alle arbejdede om lørdagen, og sommerferie var gerne kun 14 dage. Alligevel sejlede Moguntia til Hou og Thunø med 5 smilende unger, nogle glimt fra 1926, så ser vi hende på herlig langtur til Fænøsund. Da hed hun "FRISCO" og hendes trofaste skipper hed Karl-Johan Larsen.

Restaurering af Victoria – Del 4.

Af Vidar Illum

Så er der fuld gang i byggeriet af Victoria. Bådebygger Niels Andersen og undertegnede har givet den gas her i januar måned med restaureringen af Victoria.

Dæksbjælker og underdæk

Alle dæksbjælker og stikbjælker er blevet monteret og Niels har lavet forstærkninger til klyds osv.

Vi har lavet nyt underdæk i vandfast krydsfiner som blev malet på undersiden inden monteringen.







Det hele blev prøvesamlet inden den endelige montering med lim og fuger.

Så kom der "stivhed" i båden – underdækket er rent statisk som en "skive" der stabiliserer hele konstruktionen.

Kahytssider

De kahytssider jeg havde lavet med fine huller til køjer havde desværre en lille langsgående revne.

Niels kiggede længe på dem og sagde så "vi er nødsaget til at lave nogle nye".

Av av av...og suk – jeg havde godt nok brugt meget tid på dem, men man skal ikke bruge tid på et dårligt stykke træ. Så blev der savet, høvlet og fræset til den helt store guldmedalje igen.







Cockpitkarm

Cockpitkarmen blev monteret og sat sammen med de nye kahytssider og nu begyndte det, at ligne en båd.

Hækken

Niels fik forlænget Victoria til sin oprindelige længde på 11,35 meter med en massiv hækkloids i mahogni.

Den blev pudset og slebet og så kom Ole "Sølv" på banen med sine små stemmejern.

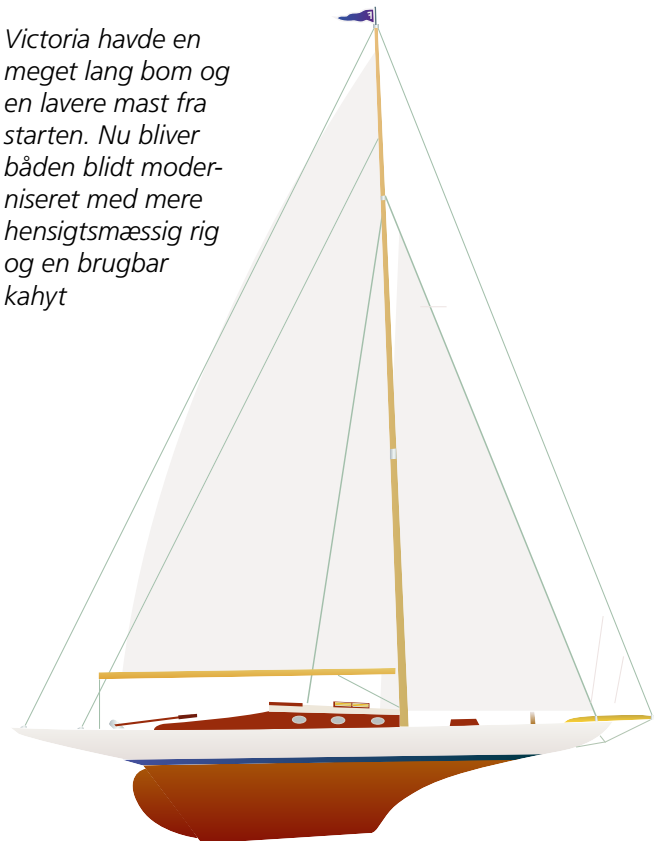
Ole sad møjsommeligt på sin lille stol på stilladset og skar bådens navn ind i hækkloidsen.

Der var kun ét forsøg, men Ole kan sit kram og inden dagen var omme stod der »Victoria ØSF«.

Bådebyggerne måtte lige over og se hvad Ole sad og lavede – og de var ret imponerede.

Fortsættelse følger...

Victoria havde en meget lang bom og en lavere mast fra starten. Nu bliver båden blidt moderniseret med mere hensigtsmæssig rig og en brugbar kahyt



**Vidar holder åben Båd for Victoria
22. februar kl. 14 i Gilleleje Bådebyggeri**

Forlaget pusler med nye udgivelser



Det er ikke mange måneder siden vi slog dørene op til DFÆL Forlag. Men de der måtte lede efter forlagskontoret må kigge forgæves. Til gengæld er der ganske rart i forlagsgruppen, som er den kerne af aktive, der udgør forlaget. Og vi mødes, hvor det er belejligt omtrent hver anden måned.

Til dato har forlaget lagt navn til to publikationer; "Et linoliesystem til træbåde" og "Et liv med træbåd". Den første findes både på tryk og som e-bog. Den sidste alene som e-bog.

To store bøger og en mindre

Forlagsgruppen har fået nogle henvendelser om mulige udgivelser, og når det sker, ser vi, om der er nogen i gruppen, som vil gå ind i det pågældende bogprojekt. Det er jo frivilligt arbejde, og ingen skal gabe over mere, end de kan tygge.

Lige nu ser vi på to ganske omfattende mulige udgivelser. Den ene er en håndbog i bådebyggeri, den anden en mere sejlerfilosofisk bog om hvad kan kalde "Simple Sailing". Om bøgerne bliver til noget, er det for tidligt at sige noget om.

Ud over de to store bøger, arbejdes der på en bog om den danske kragejolle i lystsejladens barndom. Den er ikke så udfordrende at finansiere, og udkommer derfor forhåbentlig om et års tid eller så.

Ikke som de andre forlag

Forlaget ligner ikke andre forlag, for det er faktisk forfatterne selv, der rent økonomisk udgiver deres bøger. De må selv skaffe og betale alle udgifter i den forbindelse. Forlaget støtter så godt det kan, men ikke økonomisk. Der løber med andre ord ingen penge gennem forlaget.

Den konstruktion er valgt for ikke at påføre DFÆL et

momsproblem. På længere sigt må vi nok drøfte, om ikke forlaget skal etableres under sit eget virksomhedsnummer, men naturligvis med en utvetydig kobling til DFÆL. Men det har vi god tid til at få snakket om, en ændring er ikke aktuel de første år.

Alle med interesse for bogudgivelser og lignende publicering er velkomne som frivillige i DFÆL Forlag. Du kan kontakte undertegnede, hvis du vil vide mere. Se gerne hjemmesiden via defaele.dk

Simon Bordal Hansen
22981674, forlag@defaele.dk



Linoliebogen er udgivet både som E-bog og Papirudgave. Den købes hos forlag@defaele.dk



Et liv med træbåd eksisterer kun som E-bog, og kan downloades gratis hos www.defaele.dk

Fælles dansk-tysk sangbogssøsætning

Vores tyske søsterforening FKY (Freundeskreis Klassische Yachten) holder hvert år vintermøde i Hamburg den første weekend i februar. Der er normalt 10-15 indlæg af kortere eller længere varighed om alle mulige emner og deltagertallet andrager 4-500! I år var et lille program-punkt en kombioptræden af Jens Burmester (ham der nu har Gorm og Iris' forrige båd: Utzonspidsgatteren Astral) og vores Henrik Effersøe.

Det, som de to havde fundet på var at introducere Træbådssangen – I ved den på melodien fra Nyboder-visen – for FKY-medlemmerne. Jens havde digtet tre nye vers på tysk og så sang man det fjerde vers på dansk. Gæt lige om det lød flot med 4-500 der synger "Lad den glatte plastic ej fortrænge vores træbådsflåde – fy for fa'n..." med et 8-mands Berlinerkor til at synge for sammen med Jens og Henrik. Her ses den nu internationale Træbådssang/Holzbootlied med alle syv vers og så endda noder til.

Som FKY-formanden skriver på hjemmesiden fky.org: Sangen har potentiale til at blive en evergreen også her hos os!

Ved de næste klassiske stævner med både dansk og tysk deltagelse er der nu mulighed for at prise træbådene på to sprog – sammen.



Jens Burmeister, der har skrevet de tyske vers, letter med Astral. Hvis billedet ser lidt uskarpt ud, er det fordi jeg, Gorm Boa, layouter på nærværende blad havde tårer i øjet ved gensynet med vores tidligere båd.

FKY-Wintertreffen 2014 i Naturhistorisk Museums store gamle sal med – naturligvis – træpaneler all over. Alle træbådsinteresserede er for resten altid hjertelig velkomne til Wintertreffen.

1. Lad os synge nu en sejlvise,
kun en jævn og simpel lille sang.
Vores træbådsflåde vil vi prise,
den vi sejlede med så mangen gang.
Hvert et sejl, hvert skode rummer minder
om de gange vi på havet før,
Det er skønt når sommertsolen skinner
på vor båd og livet her ombord.

2. Med komforten tog man ej det nøje,
da de bygdes i en svunden tid.
Sære køjlepladser må vi døje,
og en køk har brug for al sin vid.
Men vi elsker dog de gamle skøjter
hvor med knofedt alle fald er sat,
Når et pust i bormålssejlet fløjter,
mens vi sejler gennem Kattegat.

3. Når på langtur med de stolte skuder
træbådsgasten drog fra sted til sted,
Mødte han så mangen én derude,
der som ung engang har været med.
Ja, når klyveren er sat og halet,
og når fokken står der tot og strakt,
giver træbådsskipperen signalet:
Træbådsflåden klar i al sin pragt!

4. Lad den glatte plastic ej fortrænge
vores træbådsflåde - fy for fa'n
Alle som med hjertet ved dem hænge
stemmer i en brølende orkan:
Væk med hver en modelunes stjerne
træbådssejler gør dig sagen klar:
Du skal altid stå på vagt og værne
om den smukke flåde som vi har.

*Direkte Übersetzung der 4. Strophe:
(nicht zum Singen)*

*4. Lass 'zum Teufel das glatte Plastik
unsere Holzschiffe nicht verdrängen,
Alle, die mit dem Herzen daran hängen,
stimmen ein in den brüllenden Orkan:
Weg mit all den kurzlebigen Moden,
Holzbootsegler, mach' Dir eines klar:
Du musst immer auf der Hut sein
für die schönen Schiffe, die wir haben!*

Das Holzbootlied

Melodie nach dem dänischen Couplet "Nyboders pris", Text Jens Burmester 2014



1. Teak und Ei-che, Ma-ha-go-ni-plan-ken, Lär-che, Spruce und Lack und Wur-zel-teer,
2. Fife und Sie-vers, Her-res-hoff und An-ker, Ut-zon, Han-sen, Berg und "Ah und eR",
3. Hol' die Schot und hoch den Spi-da-zu-u, lass' die al-te Da-me rich-tig geh'n,
4. Lad den glät-te plas-tic ej for-træn-ge vor-es tre-båds-flå-de-fy for-fa'n!



1. Ku-pfer-nie-ten, Bron-ze und Ver-zink-tes, und der Kiel aus Blei wohl ton-nen-schwer,
2. voll und stä-big o-der rank und schlän-k, mit und oh-ne lan-gen Ü-ber-hang,
3. lass' sie lau-fen halb-winds od-er back-stags, wenn die Son-ne lacht, die Win-de weh'n!
4. Al-le som mod hjer-tet ved dem hæn-ge, stern-mer i en bræ-len-de or-kan:



1. al-tes Holz und man-che Stun-de Ar-beit in der lan-gen, har-ten Win-ter-zeit,
2. Me-ter-for-mel, First-Rule o-der Schü-re, uns' re Yach-ten sind doch al-le wer,
3. Wenn die Gisch-t am Vor-schiff herr-lich auf-stiebt, wenn das Lee-deck sich durch's Was-ser schiebt,
4. Væk mod hver en mo-de-lu-nes stjer-ne træ-båds-sej-ler gør dig sa-gen klar:



1. Wer will da das Geld noch ge-gen-rech-nen, wenn das Boot zum Mai sai-son-be-reit.
2. uns' re Schif-fe sind doch ein-zig-ar-tig, kei-ne Mo-de macht das Le-ben schwer!
3. wer will da das biss-chen Kom-fort mis-sen, wenn das Schiff doch *das* ist, was man liebt!
4. Du skal al-tid stå på vagt og vær-ne om den smuk-ke flå-de som vi har!

1. Teak und Eiche, Mahagoniplanken,
Lärche, Spruce und Lack und Wurzelteer,
Kupfernieten, Bronze und Verzinktes,
und der Kiel aus Blei wohl tonnenschwer!
Altes Holz und manche Stunde Arbeit
in der langen, harten Winterzeit,
wer will da das Geld noch gegenrechnen,
wenn das Schiff zum Mai saisonbereit!

2. Fife und Stevens, Herreshoff und Anker,
Utzon, Hansen, Berg und A und R,
voll und stäbig oder rank und schlank,
mit und ohne langen Überhang,
Meterformel, First-Rule oder Schäre,
uns're Yachten sind doch alle wer!
Uns're Schiffe sind doch einzigartig,
keine Mode macht das Leben schwer!

3. Hol die Schot und hoch den Spi dazu,
lass' die alte Dame richtig geh'n!
Lass' sie laufen halbwind oder backstags,
wenn die Sonne lacht, die Winde weh'n!
Wenn die Gischt am Vorschiff herrlich aufstiebt,
wenn dass Leedeck sich durch's Wasser schiebt,
wer will da das bisschen Komfort missen,
wenn das Schiff doch das ist, was man liebt!

HANS MAJESTÆT KONGEN



I 1855 skænkede Kong Frederik den VII et værdifuldt drikkehorn af sølv som præmie til en regatta for lystbåde

Til minde om Flensburger Regattaen i 1855 afvikles den klassiske kongelige kapsejlsdags på Flensburg Fjord den sidste weekend i august. I år starter regattaen i Flensburg og der dystes via Sønderborg til Aabenraa.

Her venter der dig en regatta gennem et af verdens mest attraktive farvande. Som dengang deltager bevaringsværdige skibe og klassiske yachter i kapsejlsdagsen.

Regattaen ledsages af historiske damp- og motorskibe.

I de 3 havne sørger et omfattende maritimt historisk kulturprogram med musik, gøgl, historiske udstillinger, maritime oplevelsesstationer og meget mere for den rette stemning.

Mojn og på gensyn til KC 1855 regattaen
fra den 28. til 31. august.

WWW.KONGELIG-CLASSIC.COM



INTERREG4A
SYDDANMARK-SCHLESWIG-K.E.R.N.

Den Europæiske Fond for Regionaludvikling
Vi investerer i din fremtid



KC
1855

Der indkaldes til

Søndag 16. marts 2014 kl. 13.30
Strandmøllekroen, Strandvejen 808,
2930 Klampenborg

www.strandmollekroen.dk

Den smukke Strandmøllekro ligger med udsigt til Øresund, for enden af kærlighedsstien i området Springforbi tæt på Dyrehaven i Klampenborg. Stedet har fungeret som kro siden 1911.

Dagsorden, beretning og regnskab kan ses på DFÆLs hjemmeside www.defaele.dk

Tilmelding til frokost før Generalforsamling

Kl. 12.00 serveres buffet. Pris kr. 195,- Drikkevarer købes særskilt.

Betal venligst til personalet ved ankomst.

Tilmelding til Catja Beck-Berge på cbb@defaele.dk eller 40 26 38 39 senest 5. marts



generalforsamling i DFÆL

Generalforsamling DFÆL 2014

Søndag 16. marts 2013 kl. 13.30

Strandmøllekroen, Strandvejen 808, 2930 Klampenborg

Dagsorden iflg. vedtægterne:

1. Valg af dirigent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab og status, kan ses på DFÆL's hjemmeside.
5. Behandling af indkomne forslag
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
7. Valg af formand (Ove Juhl ønsker ikke genvalg)
Bestyrelsen foreslår: Catja Bech-berge
Bemærkning: Såfremt Catja bliver valgt som formand, skal der vælges 1 bestyrelsesmedlem for 1 år.
8. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
På valg er:
Marianne Bryde Steensen (ønsker ikke genvalg)
Bestyrelsen foreslår Ove Juhl
Anders Ruggaard (villig til genvalg)
9. Valg af 2 bestyrelsessuppleanter.
10. Valg af revisor/revisorsuppleant.
På valg er revisor: Knud Isager
11. Eventuelt.



Ikke meget nyt under solen...

Træbådsliv 1890 contra 2014

Af Henrik Effersøe

Jeg sad nyligen og læste i et nyttigt blad, nemlig "Dansk Sportstidende". Deri gives nemlig mangan en god oplysning om lystbåde, lystsejls, klubliv osv. anno dazumal.

Jeg faldt over denne artikel fra november 1890: "Om Kjøb af brugte Fartøier". Som I vil se, er der ikke meget nyt under solen – det er såmænd de samme advarsler og råd, der gives hér som i den fine og splinternye e-bog fra DFÆL med navnet "Et liv med træbåd". Men sjovt er det at læse de gamle udtryk om dette uopslidelige emne, synes jeg. Og for dem der ikke har læst e-bogen anno 2014 endnu: der står jo også alt muligt andet end advarsler – læs den bare, selv om du har haft båd i mange år – den er rigtig god.



Om Kjøb af brugte Fartøier

Den, som, naar han skal vælge sig et Lystfartøi, ikke lukker Øinene tilgavns op, er let udsat for at blive narret og det grundig. Hermed er det ikke sagt, at den tidligere Eier med villie fører den tillidsfulde Sportsmand bag Lyset, han veed mangan Gang ikke selv, hvor meget der kan være at udsætte på hans Fartøi naar det underkastes en omhyggelig Undersøgelse.

Det er saa fristende, naar man læser de billige Priser, som mange Lystseilere og Agenter i England fordrer for fortræffeligt udseende Fartøier af anselig Størrelse. Ganske vist fremkommer der Tilfælde, hvor en Fartøiseier for ligefrem Spotpris afhænder et Fartøi, blot fordi han nu engang har Et eller Andet imod det, og for saa snart som muligt at faa et nyt, som svarer bedre til hans Fordringer og Forventninger. Ganske vist kan i Ny og Næ en Lykkens Pamfilius virkelig komme i Besiddelse af et særdeles godt og smukt Fartøi for en meget moderat, ja ofte ligefrem latterlig lav Pris, men desværre høre saadanne Kjøb til Undtagelserne, thi i Flertallet af Tilfælde er Kjøbesummen kun den første Udgift, som hurtigt efterfølges af andre ogsaa ret følelige Udbetalinger.

Den, som vil have en virkelig god Baad, maa overalt – ogsaa i England – betale ret anseelige Penge derfor. Undtagelserne herfra høre til Sjeldenhederne, og de ere som oftest kun tilsyneladende undtagelser, idet den lykkelige Eier kun nævner Kjøbesummen, men tier stille med de andre Udgifter.

Den, som skal gjøre sit Valg mellem saa mange Tilbud, som det er Reglen at finde i England, lader sig altfor let narre af det ydre Skin. Annoncerne lyde saa lokkende og Priserne ere saa beskedne.

Lad os nu sige, at en Mand, som ønsker at kjøbe et Fartøi, udser sig et Par af Mængden; i det Øieblik, han gaar ombord i det første, er han leveret. Fartøiet er saa nydeligt, saa betagende og indbydende. Paa dækket er alt saa propert og net, ikke en Smule mangler. Rigningen er tilsyneladende god. Dæksplankerne hvide som Sne, Forude ligger et smukt Anker, desuden er der smukke Kobberlanterner, smukt Mahogni-Nathus med Flydekompas i spejlblank messingkop, kort sagt, der findes Alt, som kan bedaare Ens Blik. En messingbeslaaet Mahogni-Trappe fører ned til Kahytten, hvor Væggene ere hvide med Forgyltning, hvor der er svulmende Sofaer, et prægtigt Tæppe paa Gulvet, en patenteret Kahytsslampe over det balancerende Mahognibord, hvorpaa der ligger en liste over det forbausende

komplette Inventar og Udstyr. Paa listen staa ogsaa Seilene anførte. Der er 4 Klyvere, 3 Gaffeltopseil, Spilere, Flying-jib og flere, kort sagt Alt i bedste Orden og altsammen for saa billigt Kjøb. Man undrer sig og kan ikke tænke sig Andet, end at den tidligere besidder kun vil fremme Sporten og skaffe Folk en god Baad, selv om han ogsaa skal tabe lidt derved.

Saa tænker man, at man maatte være gal, om man lod en saa god Leilighed gaa fra sig, betaler glædestraalende den forlangte Sum og er nu Eier af Fartøiet. Saa blærer man sig lidt i Klubben med sit storartede Held; Ens gode Venner indrømme, at man har trukket det store Lod, og at man er en rædsom dreven Handelsmand.

Men den nye Fartøisejer siger snart til sig selv, at saa skal Et og saa et Andet anskaffes, men hvad gjør det, naar man har kjøbt saa billigt, om der ogsaa løber et Par Skilling paa.

Saa faar man en Dag Besøg af en erfaren Sømand og han gaar med hen og ser på Fartøiet. Desværre ser han ikke gennem de samme rosenfarvede Brillen, som man selv bærer, men ser med sine skarpe, graa Øine ganske nøgternt paa Alting, som det virkeligt er. Ja han nøies ikke blot med at se, men trækker sin Lommekniv frem og støder den i sin uforsvarlige Mistroiskhed ind i det uforlignelige Fartøjs Tømmer, hvorved der hist og her viser sig møre Steder i Spanter og Planker.

Resultatet af hans Undersøgelser bliver følgende. Dækket maa tættes paany, der må sættes et Par nye Planker i Skroget, det staaende gods maa fornyes, ligesom Størstedelen af det løbende Gods og et Par af Seilene. Det er ganske rigtigt, at der findes saa og saa mange Klyvere, Topseil o.s.v, men Storsejlet er allerede temmelig gammelt, og Fokken er ikke stort bedre.

Alt i Alt koste disse Forandringer og Nyanskaffelser maaske tilsammen ligesaa meget, som man har betalt i Kjøbesum for Fartøiet.

Mangen gang er det værre endnu. Hvad Agenter og stundom Eierne med gjerne tie stille med, er Alderen som rigtignok ogsaa, navnlig ved ikke helt unge Fartøier, er et kildent Punkt. Da man som regel ikke faar tilstrækkelig Rede paa dette Spørgsmaal, er det det Bedste at gribe til Kniven og se omhyggeligt efter overalt. Mangen gang viser det sig da, at et uventet meget pynteligt og tilsyneladende solidt Fartøj er gennemraadt som en overmoden Pære.

Under 900 - 1500 Kroner for et 3 - 5 Tons Fartøj eller 1500 - 3000 for et 6 - 10 Tons Fartøj faar man ligesaa lidt i England som andre Steder, under sædvanlige Omstændigheder, noget sundt paalideligt og taaleligt udseende Fartøj. Forlanger man ovenikjøbet en svær moderne Blykjøl, maa man naturligvis

lægge mere til, men Blyet beholder dog altid sin ret betydelige Værdi. Men desuden kan man rolig regne, at der medgaar 10 - 20 % udover Kjøbesummens Størrelse til Nyanskaffelser, selv om den tidligere Eier har forsikket, at der slet ikke behøver at kjøbes noget nyt; har han imidlertid selv indrømmet, at Dette eller Hint trænger til Fornyelse eller Reparation, må man ikke blive overrasket, om der skulde komme et lille Eftersmæk paa 40 - 50 % udover Kjøbesummen.

Den, som mener, at han staar ved at købe et gammelt Fartøj billigt og reparere det grundigt, har endnu ikke prøvet det.

En Fartøiseier kjøbte sig engang i England en gammel Kasse for - 600 Kroner. Reparationer og Udrustning løb op til 2000 Kroner, og desuden gik der en lang Tid hen af Sommeren, før han var færdig og kunne lægge ud. Han gik strax i Søen med den, men den trak Vand i store Mængder. Efter nogen Tids Forløb gik Masten over Bord; den havde, som han først nu saae, allerede tidligere haft en Skade. Tætningen af Fartøiet og Indsætningen af en ny Mast kostede atter Penge og desuden Tid, og der løb senere mere på af Uheld og Udgifter, og inden han saa sig for, var Sommeren forbi. Nu skulde alt ses omhyggelig efter om vinteren, for at ikke den Smukkeste seiltid til næste Sommer skulde gaa tabt, og for at han kunde indhente, hvad han havde tabt af den forventede Fornøjelse i den forløbne Sommer. Han gik altsaa til en Baadebygger og forlangte en grundig Undersøgelse og et Overslag over Udgifterne, der ville følge med en Reparation. Det viste sig, at Fartøiet var saa utæt som et Sold, og at Baadebyggeren var i Stand til at levere et andet og bedre Fartøj for de Penge, som Reparationen ville koste.

Man bør overveie, hvad her er sagt og lægge sig Prof. Reulaux's Ord: Billig og slet på Hjerte. Det er bedre, naar man vil købe sig et Fartøj for en bestemt Sum, at anskaffe sig et mindre, ganske paalideligt Fartøj end et billigt, større, som maaske er meget rummeligt og er tiltalende indrettet, men som ikke kan staa for en grundig Undersøgelse.

Kan eller vil man kun give 1500 Kroner, kan man for denne Sum naturligvis ikke faa et 10 Tons Fartøj. Man maa da hellere indskrænke sine Fordringer og tage et velholdt 5 Tons Fartøj, thi man vil trods den indskrænkede Plads have langt mere Fornøjelse af dette Fartøj end af det større, som altid bliver en Kilde til Ærgelser, fordi det ikke duer.

Det Billige er sjældent godt, og ingen Steder passe disse Ord bedre end ved Købet af et Lystfartøj. Luk derfor Øinene op og brug Kniven!

Fra Svendborg til København

Anden og sidste del af Viggo Baggers beretning om togtet med "No Name" i 1903



Sådan så Svendborg Havn ud, da "No Name" aflagde visit i 1903

Svendborg skulde som Hovedstation paa Rejsen forbeholdes det længste Ophold. Her havde min gamle Sejlerven, Englænderen Henry Brooke, sin smukke Ejendom med de mange Frugttræer paa en Bakkeskraaning ned mod Sundet. Jeg formodede, at vi alle vilde være blevne indbudt til hans Hjem, hvorpaa vi næste Dag kunde tage ham med os til Troense og efter en Frokost paa Gæstgivergaarden have fortsat vor Rejse fra dette Sted.

Brookes ældste Datter, Mary, var bleven gift og endnu samme Aften vandrede Leth og jeg derhen for at gøre Visit. Det blev det eneste af min skønne Plan, der kom til Udførelse. Hverken den unge Frue eller Gemalen var hjemme og vi fik at vide, at Brooke selv var bortrejst. Der var intet at gøre ved den Sag, og yderlig trætte og søvnige vandrede vi op til Hotel Højskolehjemmet for at sove den Retfærdiges Søvn ovenpaa Dagens Anstrengelser.

Senere fik jeg et elskværdigt Brev fra Fru Mary, hvor hun beklagede sin og Mandens Fraværelse fra Hjemmet den Aften.

Svendborg laa i al sin Glans og Skønhed den følgende Dag, da vi styrkede og vel tilmode begav os ned til Havnen og prajede "No Name". Mygind og Bistrup havde taget sig en mægtig Søvn, thi skøndt det var langt op paa Formiddagen var de lige staaet op. Den lejede Mand var allerede afmønstret Dagen før, og vi fire satte os da ned for at holde Skibsraad, hvis vigtigste Beslutninger var at sætte en hel Rude i Forlugen, der fungerede som Skylight, samt hyre en ny Mand til Resten af Turen. Den Person, der først blev fremstillet, var imidlertid ganske umulig: han opfattede det som en Art Kaptejnspost, der skulde besættes, foreslog Indkøb af Søkort, skulde have rigelig Betaling og vistnok helst lidt Opvartning. Da han blev klog paa, hvad vi selv havde tænkt, forsvandt han hurtigt. Om Tirsdagen tog vi over til Taasinge, og i Troense spurgte jeg Gæstgiveren – han var dengang endnu ikke avanceret til Badehotelvært – om han muligvis skulde kende en Mand, der passede for os. Han grublede lidt, nej, han kunde ikke tænke sig, hvem det skulde være, men saa kom der et Udraab, der kunde tydes som Funtus! Jeg har det, og han sendte Bud til en Kone om at komme hen til os. Hun kom, hendes Mand, der sejlede paa København med Frugt kunde godt tage den Tur med os. Han var ikke tilstede nu, skulde nok komme over til mig imorgen tidlig og være færdig til Afgang med det samme.

Næste Morgen meldte Hotelpigen, at der var en Mand, der vilde tale med mig. "En lille Mand", forklarede hun paa Spørgsmaal om, hvordan han saa ud. Det var Sætteskipper Hans Hansen fra Troense, livlig og fredelig, netop den rette Mand. Han var straks villig til at tage med og behøvede ingen Søkort. "Hvor dybt stikker Deres fartøj?" spurgte han. "Den stikker 5 Fod". "Fem Fod" gentog han, "saa kan den jo sejle, hvor Duggen falder".



Vi blev da hurtig enige, han skulde have 4 Kr. om Dagen, Kosten og fri Hjemrejse. Ved Dagen forstodes vel at mærke Etmaalet,[døgn] og det viste sig ved Afregningen, at han fik for 4 dage og 1 Nat 16 Kr., til rejsepenge 5 Kr. og Kost paa Rejsen 2 Kr., i alt 23 Kr.

For den Pris fik man dygtige Folk i 1903.

Onsdag d. 8 Juli Kl. 10 Form. lettede vi vort Anker og afgang fra Svendborg. I Journalen staar der: "Kl. 11½ ved Frokosten, godt ude i Lunkebugten, alt vel, god Stemning". Vinden halede sig nordefter, saa det blev regulært Kryds op i det brede Farvand mellem Fyen og Langeland. Som foreskrevet i Etikettereglerne hilste vi paa en af vore Orlogsmænd [marineskib] og han svarede ved at kippe Flaget. Endelig ud paa Eftermiddagen havde vi Højde nok

Situation i Smaalandsøhavet.

Mygind i Cockpiten, Leth lykkelig henslængt paa Dækket, Hansen tilrors, Bistrup paa Maven i Kahytten, Bagger er Fotograf.

for Smørstakkeløbet og med rum Vind derigennem løb vi ind til Lohals, hvor vi ankom Kl. 5½, det var 18 Kvartmil fra Svendborg. Vejret var straalende, næsten stille, og da Middagen ombord havde bestaaet af forløren Skilpadde med Rugbrød til, var der stærk Trang til Desert og snart sad vi alle fem i Lohals med en mægtig Portion Jordbær med Fløde. Den Dag endte som Festdag.

Hastværk er Lastværk, siger man, og vi har ingensinde paa vor Rejse gjort os skyldig i denne Last, dog har vi



ikke ligget stille, fordi Vinden var kontrær og ikke været bange for at krydse om Natten. Det maa derfor ogsaa betragtes som al Ære værd og et Bevis paa Morgenduelighed, at vi den næste Dag afgik fra Lohals Kl. 7½, Torsdag d. 9de Juli.

Det var den elskværdigste Vind, vi kunne ønske os, N.NV. Bramsejlskuling. Kl. 8½ rundede vi Nordspidsen af Langeland og havde kort efter hele Smaalands havet foran os. Denne dag bragte os den glædeligste Sejlads paa vor hele Rejse med styrkende Sommerluft og glidende Skyer. Det var rumskøds Sejlads med Vinden paa bagbords Laaring hele Tiden, den tiltog efterhaanden mere, men Søen var temmelig rolig og Baaden gik støt fordevind. [plat læns] Hver tog gladelig sin Vagt og Bistrup forsømte ikke sin Romantørn.

Kl. 9½ var vi tvers af Omø og nu gik det rask videre, saa at vi allerede Kl. ca 11 passerede Tokosten paa Kirkegrunden, derefter havde vi Venegrundenes Ballonvager Kl. 12. En halv Time senere sattes Spileren og for dette Sejl samt Storsejl, Topsejl og Mesan løb "No Name" henved 7 Kvartmil i Timen, saa at vi passerede Masnedø, 41 Kvm. fra Lohals Kl. 2½. Det var nu Merssejlskuling af Vest og bestandig plat fortsatte vi østefter forbi Petersværft, gennem Langø Vrid og naaede Kallehave, 52 Kvm. fra Lohals Kl. 4, hvor vi ankrede op og besluttede at



"No Name" i Vinterleje.

overnatte, da Badehotellet havde anbefalet sig stærkt, og jeg derfor med et eventuelt Ferieophold for Øje ønskede at kende det. Det svarede ikke til Forventningen.

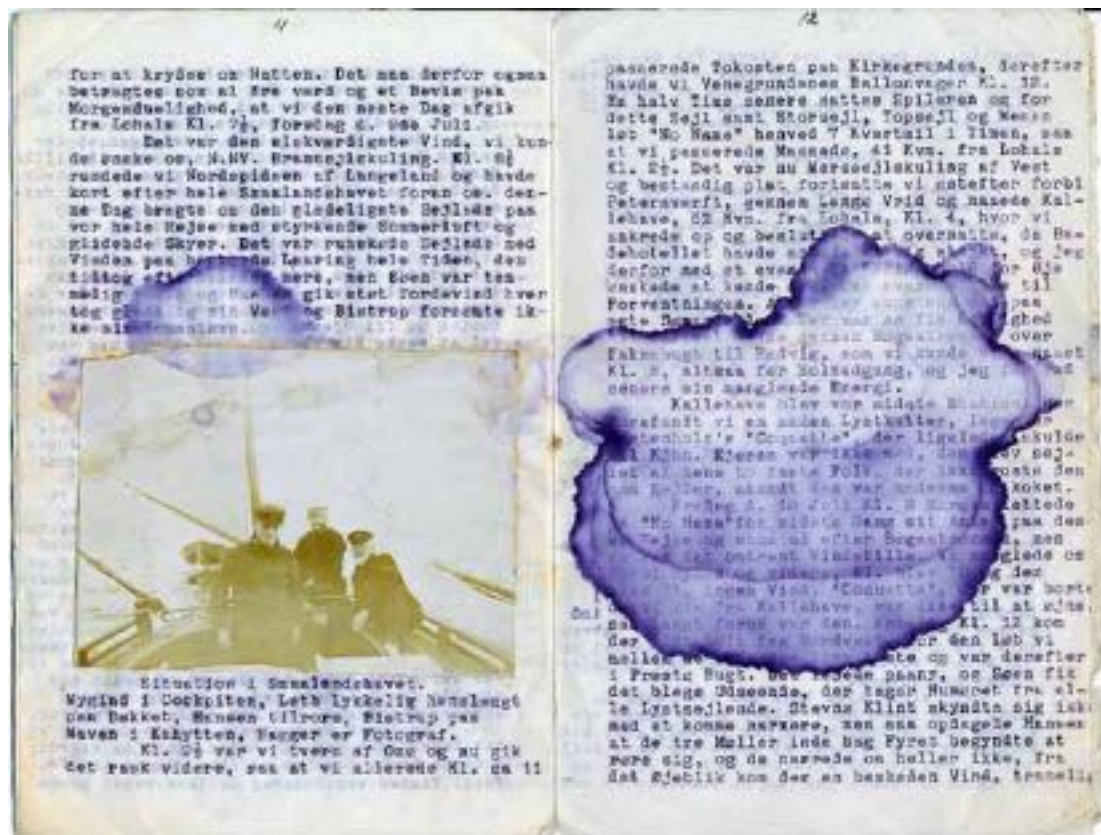
Atter her skortede det paa ægte Sømandsblod. Der var en fin Lejlighed til fortsat Rejse gennem Bøgestrømmen over Faksebugt til Rødvig, som vi kunde have naaet Kl. 8, altsaa før Solnedgang, og jeg fortrød senere min manglende Energi.

Kallehave blev vor sidste Station. Her forefandt vi en anden Lystkutter, Ingeniør Westenholz's "Coquette", der ligeledes skulde til Kjbh. Ejeren var ikke med, den blev sejlet af dens to faste Folk, der ikke roste den som Sejler, skøndt den var moderne og koket.

Freitag d. 10 Juli Kl. 8 Morgen lettede da "No Name" for sidste Gang sit Anker paa denne Rejse og stod ud efter Bøgestrømmen, men nu var det omtrent Vindstille. Vi sneglede os forbi Nyord og videre, Kl. blev 10 og den blev 11, ingen Vind. "Coquette", der var borte da vi gik fra Kallehave, var ikke til at øjne, saa langt forud var den. Endelig Kl. 12 kom der lidt Luft fra Nordvest, og for den løb vi mellem de bekendte fire Koste og var derefter i Præstø Bugt. Det løjede paany, og Søen fik det blege Udseende, der tager Humøret fra alle Lystsejlende. Stevns Klint skyndte sig ikke med at komme nærmere, men saa opdagede Hansen at de tre Møller inde bag Fyret begyndte at røre sig, og de narrede os heller ikke, fra det Øjeblik kom der en beskeden Vind, temmelig nordlig, og omsider laa Stevns Fyr bag os.

Men Kl. var allerede over 3 og vi havde langt igen. Køgebugt ligger som en uendelig Flade rundt om os mens Timerne iler og tilsidst er ogsaa denne Dag svunden.

Paa det tidspunkt, vi naaede Drogdens Fyrskib var Vinden omtrent nordlig, men vi oplivedes ved at se "Coquette" i Nærheden af os, vi havde altsaa trods alt været den overlegen i Sejlads. Vinden friskede og det blev et interessant natligt Kryds gennem Drogden med de mange Sejlere, der omsværmede os. Hansen sad tilrørs og var vor dygtige Navigatør, han kendte nøje baade Farvand og Søfartsregler, vidste bestemt, hvor nær han kunde gaa Landgrunden, før han lagde Roret



ned for at vende og gav en Svensker en Røffel, fordi Manden, uagtet han gik for bagbord Halse, kom for Bougen af os og let kunde have tøret.

Det var tørt og koldt Graavejr, da vi Lørdag d. 11 Juli i den aarle Morgen løb ind gennem Svenskehullet, og Klokken kunde omtrent være fem i det Øjeblik Trossen blev kastet om "No Name"s Pullert og Fartøjet laa fortøjet i Lystbaadehavnen.

Leth vilde hjem lige med det samme og uagtet der ingen Spor- eller andre Vogne var at faa saa tidlig, sagde han Farvel, greb sin Bagage og drog afsted. Vi andre var mere taalmodige. Jeg skulde aflevere Skib og Jolle og en Timestid senere gav jeg da Baadsmanden paa "Hvalfisker" Ordre til at drage Omsorg for begge. Hansen blev afmønstret og rejste hjem for at klargøre sit Skib til Frugtarten,

i hvilken hans Kone udgjorde hele hans Skibsbesætning, og naar senere den rundgattede "Gundil Marie" (Skibet, ikke Konen) laa ved Nybrogade, gik jeg selvfølgelig ned og købte Æbler hos ham. Han bragte selv Frugten hjem til os og fik sig da gerne en Passiar med Pigen i Køkkenet, hvem han hver Gang fortalte, at han havde sejlet med mig i en Lystbaad fra Svendborg til Kjøbenhavn.

Saa var da vor Vikingefærd tilende og Fartøjerne hjemførte uden

nogetsomhelst Uheld, medens vi alle var blevet et fornøjeligt Minde rigere. "Farvel Mygind, og Farvel Bistrup, Tak for den dygtige Haandsrækning og for det venskabelige Samvær, paa snarligt Gensyn i "No Name".

Victor Bagger

Efterskrift: Om båden ved vi kun det, som Viggo Bagger oplyste i begyndelsen af beretningen. Den blev ingen succes som "Udflugtsfartøj til brug for Medlemmerne" og allerede i 1905 solgte Kjøbenhavns Amatør-Sejlkлуб båden til et par medlemmer – en af dem var Godfrey Mygind, der var med til at hente båden i Kolding. Mere ved vi desværre ikke.

Henrik Effersøe

Europe Week 2014



Europe Week Classic Regatta 15.-22. juli
byder træsejlerne velkommen med besøg i
Sandefjord, Son og Oslo.



Sandefjord 15.-18. Juli

Den ugelange regatta starter i Sandefjord, en kendt søfartsby i den sydlige del af Oslofjorden – godt 60 sømil syd for Oslo. Sandefjord er en moderne og varieret by med en interessant historie, omgivet af smuk natur og hjemsted for en masse kulturelle begivenheder.



Son 18.-20. Juli

Efter 2 dages kapsejladser i Sandefjord går sejlturen op gennem Oslofjorden til den kendte søfartsby Son – en tur på ca. 30 sømil. Her gæster deltagerne en lille historisk 1500-tals by, som er kendt for sine træhuse og snævre gyder fra hollændertiden. Byen Son har en righoldig historie og er også kendt for sit handelsliv og for sine kunstnere.

Oslo 20.-22. Juli

Den 20. juli fortsætter regattaen med en distancekapsejlad fra Son til Oslo, kulturby, hovedstad og sejlercenter. To dages kapsejladser d. 21-22. juli slutter med festmiddag d. 22. juli

Følg med i udviklingen på www.europeweek2014.no



Horten Havn fra dengang både var af træ, og mænd var af ...?

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

Åben båd i Middelfart

Som averteret i blad nr 118 åbner Lillebæltsværftet for os i år – og det bliver inden løvtræerne bliver grønne, nemlig Lørdag 8 marts 2014 kl 14 – ca 16

Vi kan se aptering af "Hjulby-folkebåden" – omtalt på bagsiden af "Klassisk Træbåd" nr 116. Da jeg besøgte i november, var der ved at være tildannet skabeloner og krumme emner var ved at blive lamineret op.

Tillige en spidsgatter under renovering – så vidt p.t. vides en 26 m² klassespidsgatter S 26 D 9, der for nogen tid siden blev averteret til salg fra Humble på Langeland, men nu er kommet videre. Den adskiller sig fra stort set

alle andre af slagsen ved at stå blanklakeret – nåh-ja, lige nu er lakkens glans noget mat, for den har i årevis stået på land, men løbende plejet med linolie og trætjære, så det skal nok bedre sig.

Desuden nybygning af en traditionel marsvinejagtsbåd fra Lillebæltsegnen.

Og sikkert mere endnu.

Værftet ligger lige syd for Middelfarts gamle trafikhavn, hvor vi holdt sommerstævne 2002.

Odense 31 januar 2014, Jørgen Heidemann





Månedens motorbåd

Hvis du satser på at deltage i det norske Europe Week 2014, som finder sted lige efter DFÆLs træf i Kerteminde, så har du chancen for at møde dette smukke eksemplar af en motorbåd oppe i Oslofjorden. "Donald II" er en såkaldt Tiedemannskrysser fra 1949.

Vi genkender da vist nogle af de smukke linier fra vores egne DFÆL-motorbåde "Chipper" og "Gl. Sussi", begge kendt fra tidligere artikler i dette blad.



Kræmmermarked i Frederikshavn Træskibslaug

Invitation til alle træsejlere i sommer !

Det er den 9. August 2014, det sker i Rønnerhavnen, Frederikshavn.

Den dag er alle fra DFÆL inviteret til at besøge Rønnerhavnen medbringende deres båd, da årets store kræmmermarked finder sted, fra morgen til aften.

Det er et marked med over 150 stande og mere end 5000 besøgende, med mange forskellige aktiviteter, såsom bådudstilling, sejlture og meget andet for børn og voksne.

Til dem der kommer, vil der være arrangeret samlet liggeplads ved gæstebroen, sammen med os andre, vi forventer ca. otte skibe fra eget laug.

En god ting er, at vi arbejder intenst på at få gratis liggepladser fra fredag til søndag, samt hvis vejret tillader det, så vil grillene være klar lørdag aften, til brug for fælles hygge og samvær.

Hvis nogle har lyst til at besøge os her i det nordlige, med den berømte palmestrand og øgruppen Hirsholmene, så venligst send en mail til nedenstående, indeholdende jeres skibs data, gerne i god tid, således at vi kan reservere de nødvendige pladser.

Lad sejladserne den kommende sommer gå nordpå og se vor smukke havn og naturen her i Vendsyssel.

Med venlig hilsen Birger,
Mobil 2049-3774
Mail: skipper@skibslaug.dk





Blisshøne

Fulica atra

Udbredt og velkendt i DK og den sydlige del af Skandinavien, sort med hvidt pandeskjold, fødderne er udstyret med svømmepuder.

Blisshønen er den af sumphønsene, der lever mest åbenlyst, ses ofte svømme omkring med karakteristisk rykvisse bevægelser.

Meget aggressiv i sit forsvar af reden med det korte, eksplosive og yderst gennemtrængende "pix".

Foto: Carl Bohn

EPIFANES
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Når du Epifanes:

Udover kendte polyurethane maling kan du få i 400 specielle marine farver.

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

Epifanes polyurethane maling er som altid nem og simple at påføre mest.

Giver en ubeskrivelig hård og spejlskæg hvid overflade som vil skinne i årene.



"The Professional's Choice"



Fugning
Til alle typer af konstruktioner, der kræver en stærk og holdbar fugt.



Limning
Til alle typer af konstruktioner, der kræver en stærk og holdbar lim.



Reparering
Til alle typer af konstruktioner, der kræver en stærk og holdbar reparation.



Vejledning
Til alle typer af konstruktioner, der kræver en stærk og holdbar vejledning.

WEST SYSTEM
Professional epoxy til bådfulket!



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.

Adresser: HF Industri & Marine, København S, 2300 København S, Tlf: 44211111, www.hfindustri.dk

HF Industri & Marine

Nyt fra regelrytterne:

Justering af NNL-reglen

Der har vist sig et par u hensigtsmæssigheder i et par af de faktorer, som indgår i NNL-målereglen for klassiske både. Der sker derfor fra 2014 følgende tre ændringer:

1.

Kølfaktoren (KF) bruges til at "straffe" ikke-langkølede både med mere moderne undervandsskrog, fordi deres køl har en mindre våd overflade og derfor sejler bedre. Almindelige langkølede både har faktoren 1,0, som indgår i beregningen af NNL-målet, mens kortkølede både (med finnekøl) har faktor 1,1. Det har dog vist sig at

være en lidt for voldsom "straf", og inspireret af DH-målereglen nedsættes "straffen" til 1,04.

NB.: Langkølede både som får flyttet roret men ellers ikke ændrer undervandsskroget (mindsker den våde overflade) skal fortsat regnes som langkølet med faktor 1,0.

2.

Spilerfaktoren (SF) er i dag 1,0 for både der må føre spiler eller genakker.

Hvis man ikke ønsker at kunne føre spiler eller



genakker, anvendes SF-faktoren 0,9 i beregningen af NNL til båden.

DH-reglen giver en større "rabat" til disse både end NNL gør og vi mener også, at vi har været for nærige med rabatten.

Faktoren ændres derfor til 0,8.

3.

Som nævnt i punkt 2 er udgangspunktet, at man må føre enten spiler eller genakker. Det medfører Spilerfaktor 1,0 og en bemærkning i målerbrevet om, hvilken af sejltypene, der er valgt for båden.

Flere bådejere har dog ønsket frit at kunne vælge undervejs eller fra sejlad til sejlad hvilket sejl der vil være optimalt.

Af hensyn til disse sejlere og for at "straffe" denne fordel passende, indføres følgende tilføjelse til Spilerfaktoren:

For fartøjer der ønskes målt både med spiler og genakker er SF-faktoren 1,1.

NNL-reglen version 2014 kan ses på Københavnske Træsejleres hjemmeside hér: <http://traesejlere.dk/ny-national-laengde-nnl/>

De to førstnævnte ændringer vil Jørgen Heidemann og Niels Laursen snarest muligt foretage for de relevante både. Man skal altså ikke selv foretage sig noget. Ændringerne vil blive indarbejdet i 2014-versionen af oversigten over NNL-målte både, der kan ses på DFÆL-hjemmesiden hér: <http://www.forumdfael.dk/blad/nnlbaade.pdf>

Derimod skal bådejere, der ønsker deres båd omfattet af muligheden nævnt under punkt 3. selv henvende sig til enten Jørgen Heidemann (jhe.hjem@webspeed.dk) eller Niels Laursen (laursenniels@gmail.com) og bede om at få foretaget ændringen. Den vil så herefter blive indført i oversigten over målte både.

Thorbjørn J. Andersen og Henrik Effersøe

Tørsejlad med sang og spil i Sundby Sejlforening



De københavnske træsejlere forstår at hygge sig, også når de har deres på det tørre – her i fællessang med sangglade sundbysejlere i sejlforeningens hyggelige pejsestue.



Der var gang i den og sang i den, da Eva og Stig trak de fremmødte gennem et længere maritimt sangrepertoire. Heldigvis kunne restauratøren spæde til med smørelse, ellers var deltagernes struber da blevet sejlet helt tørre.

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



Motorbåd sælges

Smuk og velholdt familievenlig 30 fods træbåd, med
agterkahyt, pantry og toilet.
Tegnet af Knud Olsen og bygget i mahogni på eg, på
Stige Ø's båddeværft i 1963, i en håndværksmæssig
kvalitet som sjældent ses mere. Båden har siden den
blev bygget kun sejlet 820 Sømil og står i de originale
farver
Forhandlingsgrundlag 75.000 kr. inklusive vogn
Et fund for den der holder af træbåde.

Såfremt båden har din
interesse så send en mail
til mail@heron.dk så kan vi
aftale en tid til besig-
tigelse af båden der er
hjemhørende i Kerteminde.

PS. "Kun seriøse henvæn-
delser og ingen bytte.
Heller ikke delvist."



Billedet er fra 2013.

Swellbåd sælges

Nyrenoveret overalt
Længde 7,65
Bredde 2,07
Dybgang 1,65

Nyrenoveret 24 hk Yanmar motor
30 m² sejl
Storsejl, fok og spiler
Alurig

Pris 80.000 kroner

William Jensen
20277948

Kryds med de klassiske

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

Nogle af svarene skal findes der.

	1	KLUB	BIL	DYR	VER- DENSD		VOKAL	FISK	MØDE	DRENG TITEL	NUMMER	VALG Tysk æg	AVIS	3	KNARR
2															
BY				1			DRO- NING FISK								MANGT
JOLLE			LEVER GAMMEL BISKOP			S38 D2 ANMODE				KONSO- NANTER	VOKAL HAST	2	KUTTER FRA 1920	MÅL MÅL	
		KURVE						3	PIGE SART HUD						
		GODT FODER		4					DÅRLIG Bestemt kendeord						
PIGE	5					FRUE					BLØDE Havkrydser			IDET	
VOKAL		FOR- ENING STEDORD			PERIODE DRENG			6		VI SANG			SUBSTAN- TIV ENDE		
MYTO- LOGISK KVINDE						GUDE- DRIKKEN Gudinde								OVER- DÆKKET BÅD	MÅL
		MINDSKE SEJL MASSE					DVALE		MÅL YTRING		DRENG DØRSLAG			7	
SUGE				DRENG	8		PIGE					FRISURE VÆGT			
KORT			4	9									MÅL		

1 185,2 meter

2 Forhindring i løb med kraftig strøm 56°10,6' N 11°38,6' E

3 Tilsandet rende ved Langeland

4 »Skål« eller »Prosit« på tysk

Vinder af krydsord i nr. 118

Minna Nielsen og Michael Andersen
Anekæret 9,
3520 Farum

Vind en DFÆLE Taske

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gorm@boa.dk inden 10. april 2014.

Husk navn og adresse

1 2 3 4 5 6 7 8 9

Der bliver trukket lod blandt de rigtige svar.



Kalenderen 2014

22. februar kl. 14:00 Åben båd, Victoria
Gilleleje Bådebyggeri

6. marts kl. 19:00 Københavnske Træsejlere
Vikingernes navigation

8. marts kl. 14:00 Åbent værft, Middelfart

16. marts kl. 12:00 Generalforsamling i København

23. marts kl. 14:00 Åben båd, Dragør

3. april kl. 18:30 Københavnske Træsejlere
Førstehjælp til søs

13. til 22. juni Classic Week i Flensburg-Kiel

10. til 13. juli Sommerstævne 2014 Kerteminde

15. til 22. juli Europe Week Sandefjord – Son-Oslo

7. til 9. august Svendborg Classic

9. august Kræmmermarked i Rønnerhavnen,
Frederikshavn

28. til 31. august Kongelig Classic Flensburg-Sønder-
borg-Åbenrå

Se mere på hjemmesiden www.defaele.dk



Nyt medlem

Capriccio, Vampire 24

Flemming Wenzel-Wegler

Aisa Tn. 2 -7

80017 Pärnu

Estland

Har fået båd:

Susanne Bris

Platgatter, Folkebådstype

Poul Klenz

Har fået "ny" båd:

Mälar 22

Anja Kiersgaard

Det er rygtes at der er båddåb i Dragør den 23 marts, se mere i kalenderen på hjemmesiden www.defaele.dk



REPARATION & OMBYGNING BÅDBYGNINGSKONSULENT

Bådebyggeren tilbyder:

Aptering
Forsikringsskader
Skibstømmerarbejde
Totalrenovering
Snedkerarbejde

Bådudstyr
Brandsikring
Kalfatringsarbejde
Konsulentbistand

Speciale:

Forbukkede svøb –
klar til montering
Ristværk af teak og ask
Ilægning af motiver –
luger, døre, borde etc.
Kobbersøm og klinseskiver
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



Flot start på »Et liv med træbåd«

DFÆLs Forlag har ved årsskiftet lagt denne bog på DFÆLs hjemmeside, hvor medlemmer og andre kan hente den grundige gennemgang af det gode liv.

Vi kan se her ved redaktionens slutning, at 854 gange er bogen blevet åbnet og downloaded. Det er langt flere end antallet af medlemmer, så vi kan se at interessen for træbåde rækker langt uden for vores egen kreds.

I øvrigt er hjemmesiden et populært søgested. Især registeret og Bladet er velbesøgt, ligesom rapporten »Bare en gammel træbåd« er blevet flittigt downloaded.



Et liv med træbåd

Kommende træsejlere kan
begynde her



ISBN 978-87-996488-4-9



ISSN 1902-0163