



**Runabåden er blevet
international historie**

Klassisk
TRÆBÅD

Nr. 123 · Februar 2015

LÆNGST MULIGT I EGEN BÅD

De første folkebåde



Nr. 123, februar 2015

Udgives af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Udkommer 4 gange årligt.

Redaktion:

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

GraphicCo. Svendborg

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

Catja Beck-Berge
Læssøesvej 17 A,
3000 Helsingør
Tlf. 4026 3839
formanden@defaele.dk

Næstformand

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

Kasserer

Medlemskab, m.m.

Poul Klentz
Sognegårds alle 9, 3. tv.
2650 Hvidovre
Email: kasserer@defaele.dk

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

Ove Juhl
Udbyvej 37
4780 Stege
5538 8631, oveudby@gmail.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

»Københavnske Træsejlere«

Catja Beck-Berge
Læssøesvej 17 A,
3000 Helsingør
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

Forsiden: Springerens Passat af Sundby, som altid med en glad besætning

Indhold

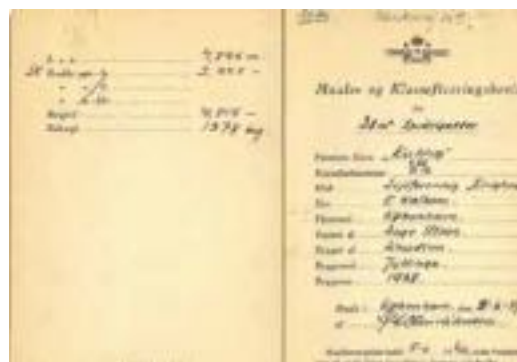
Formandens klumme	4
Franciska fra Aalbæk	5
Jacaranda – en af de første danske folkebåde	8
Kuling nu også i piben	11
Runa på fransk	16
Corinna. Dansk sejlsportshistorie	18
La Mouette, 120 år	30
Bådpladsen	32
Victorias restaurering	34
Linolie og sunde både	36
Juniorbådshistorie	40
Stævne for juniorbåde 1949	43
12 m. Anita	46
Rita IV tilbage på vandet	48
Sommerstævnet 2015	49
Jubilæumsbåde	50
Generalforsamling 2015	52
Bundproppen er løs	54
Månedens fugl	55
Kjøbenhavnske Tørsejlere	55
Lystfartøjsmuseet, nu med linolie	56
Krydsord	57
Bådmesse	58
Messetilbud	Bagsiden



Jacarandas bundfarve er en historie værd



Corinna havde plads til familien



Kuling i sigte igen

Vi deler gerne!

Dagen er tiltaget med godt og vel 2 timer, og det begynder for alvor at kunne mærkes, at de lyse timer er blevet flere. I slutningen af marts stiller vi uret på sommertid, og hvis forårsklargøringen ikke allerede er i aktion, så er det nok ved at være tid til at komme i gang.

Rummer din forårsklargøring 2015 store eller små projekter? For mit vedkommende er ekstraprojektet i år, at fjerne gammel sprækket maling på Caritas lærredsdæk. Jeg var lidt i tvivl om hvilken fremgangsmåde der var mest hensigtsmæssig, idet jeg ville undgå at beskadige det originale lærred. Jeg spurgte derfor i Forum på vores hjemmeside, om andre havde erfaring med dette. I løbet af ingen tid, fik jeg en masse tilbagemeldinger og forskellige råd, og således kunne arbejdet begynde.

Jeg glæder mig over, at der i netværket hersker et stærkt ønske om at vidensdele og øse af egne erfaringer – noget jeg selv har været afhængig i mine ti år som træbådsejer.

Er man nyslået træbådsejer, vil man nok hurtigt sande, at der findes flere fremgangsmåder til udførelsen af samme job, alt efter hvem man spørger til råds. I takt med at man arbejder sig frem, vil man dog snart finde sine egne "guruer" på hvert sit felt, og begynde at forstå de forskellige metoders fordele og ulemper. Personligt har jeg ingen fine fornemmelser for klassiske materialer kontra moderne systemer, og min holdning er klar: den metode som virker for den enkelte træbådsejer er den rigtige, så længe båden tilføres ny energi og sikker sejlerglæde, så lever den. (Båden kan være nok så original, men hvis den i sin originalitet havner bagest på pladsen og forfalder, så er der stor risiko for, at den ender sine dage som pindebrænde).

Jeg er dog ganske overbevist om linolies "saft og kraft" med udgangspunkt i egne erfaringer, og endnu mere overbevist blev jeg efter at have hørt Simon Hansens foredrag om linoliesystem til træbåde, afholdt

af Københavnske Træsejlere i januar.

Foredraget gentages vest for Storebælt d. 10. marts, hvor Lystfartøjsmuseet i Hobro åbner dørene for os og Simon. Det kan varmt anbefales at deltage, og du kan læse mere om arrangementet i dette blad.

At vi gerne deler ud af vores træbådsliv var også tydeligt, da vi bad medlemmer om at indsende billeder og korte svar på en række spørgsmål. Hensigten er at vise mangfoldigheden og give et indblik i livet som træbådsejer og herigennem måske aflive en myte eller to. Materialet skal opsættes på placher, som udstilles på DFÆL stand under Fredericia Boatshow.

Den almindelige opfattelse af træbåde er måske nok at vedligehold og forårsklargøring er en enorm byrde, men det var slet ikke den tilbagemelding vi fik. Nærmest tværtimod, for blandt de indsendte svar er den røde tråd, at der ligger en stor fornøjelse ved træbåden og dens charme, og netop dette glæder vi os til at formidle.

Det bedste citat blandt de indsendte svar, vil jeg gerne dele her i klummen, for jeg synes at det er ramt lige på kornet;

"Det at have en træbåd, svarer til at passe en have. Så længe den er i ordentlig stand, er det hygge og afslapning". Gorm Boa, ejer af Nirvana i 19 år.

Rigtig godt forår!

*Catja Beck-Berge
Formand*



Historien om en gammel dame

Southampton 1911, på Skibsværftet Fay & Co, byggede man det gode skib "Franziska", en 8 meter R båd.

"Franziska" blev konstrueret af C.M. Chevreux, til måske Tage og Erik Plum, dette vides ikke med bestemt-
hed, men af de tilstedeværende papirer fremgår det, at skibet måske blev overtaget i 1914, men dette står uvist.

Hvad historien er, fra at skibet blev bygget, indtil det

kom til Danmark, står ligeledes i det uvisse, da man ikke har nogle informationer, grundet at byggeværftet blev bombet og udbrændte under 2. verdenskrig, så det ikke er muligt at søge oplysninger i nogle arkiver. Ejgil Nielsen, bror til nuværende ejer var i 2007 i Southampton og søgte i arkiverne på det lokale bibliotek samt andre lokalhistoriske steder, uden held, grundet branden, som



Hjemad fra stævnet i Ebeltoft

desværre slettede alt. Dog oplystes det, at man havde kendskab til at skibet var blevet bygget hos Fay & Co i 1911.

Men skibet kom til Danmark i 1942, købt af Hotelejer Johannes Emanuel Pedersen, København og der er udstedt et Nationalitetsbevis af Statsministeriet dateret den 24. April 1942.

I henhold til Resolution af 15de August 1865 og Marineministeriet bestemmelser den 19de Juni 1866, fik skibet lov til at føre splitflag, men skibet skulle holdes i yacht-mæssig stand, ellers ville tilladelsen blive tilbagekaldt.

Af målerbrevet fremgår det at skibet blev solgt den 10. Oktober 1956 til Automobilforhandler Kjeld Egon Søndergaard, København, som videresolgte det igen den 5. November 1956 til Vognmand Orla Chr. Gothlib Pløhn, København.

Også en Maskinmester Bjarne Poulsen, København, er nævnt April 1968.

Der er også noget ulæseligt i målebrevet om en Hans Christoffersen, København.

Efter de oplysninger som p.t. er tilgængelige skulle skibet på et tidspunkt også været ejet af en Fiskeeksportør fra Esbjerg.

Men det store spørgsmål er, hvad er skibets historie fra byggeår til 1942 hvor den kom til Danmark? et lille rygter siger, at den måske har været i Sverige en tur og købt hjem derfra, men det står også i det uvisse.

Men sikkert er, at skibet den 1. august 1975 på Skive Bådværft, blev købt af Hans Chr. Nielsen, fra Aalbæk, som blev den nye hjemmehavn.

Hans Chr. Nielsen gik i gang med en større ombygning af skibet ude i baghaven. Hans Chr. som er skibsbygger fjernede overbygning og ruffet, som var af glasfiber, dette blev nu skiftet ud til det fineste mahogni, et stort arbejde som medførte, at også et nyt teakdæk blev lagt. Desuden blev der også blevet udskiftet over 120 meter planker i fribordet. Da det store arbejde var overstået, tog Hans Chr. kone og børn, med på mange sejlture til her og der.

"Francisca" deltog første gang i Sjælland Rundt i 1978, skibet skulle lige "prøves" af, med det resultat, at i 1980 vandt det Sjælland Rundt, i sin klasse.

Hans Chr. Nielsen sejlede i mange år sommerture samt de sædvanlige kapsejladser om onsdagen uden for Aalbæk, hvor skibet gjorde sig godt i feltet, da hun jo er en

Arbejdes inspiceres af vores gamle skibstømrer





Søsætning 31. maj 2011.

Ebeltoft i 2013, til stævne med DFÆL, det var en god hyggetur med det hele, sol, vind, regn samt godt samvær. Brian modtog en fin anerkendelse for fin bevarelse, det var glædeligt.

Sommeren 2013 var vi seks skibe fra Træskibslauget, der sejlede til Træskibsregatta i Skärhamn, vi syntes at det var en positiv oplevelse, så vi var enige om at nogle af os ville vi

hurtig dame, selv på en let vind en sommeraften.

Desværre var man uheldig en sådan aften i 2006, man kolliderede med en makker, inden kapsejladsen skulle starte, så hun måtte desværre udgå, men kunne heldigvis sejle hjem selv. Denne kollision resulterede så i at sønnen Brian L. Nielsen overtog skibet, han gik i tænkeboks og startede så en større renovering og reparation af de skader der opstod ved kollisionen.

Brian strippede skibet og gik i gang med reparationerne som, det være sig skaderne på ruffet, samt en del planker i fribordet, som til sidst blev til ca. 60 meter, det tager jo altid noget mere med sig, end man troede fra starten, så der blev brugt et par fritimer på projektet, men Brian er skibstømrer, så han nød sin hobby, som vi kalder det, når man er bidt af træ.

Vi besøgte Brian i hans værksted, vi kravlede rundt overalt i skibet og fandt intet, der ikke var lavet perfekt og flot.

Så kom endelig dagen, hvor der skulle søsættes, alt var linet op, det hele gik som planlagt, skibet flød og tog ikke vand.

Far Hans Chr. startede motoren og sejlede Francisca over på sin plads, stolt som en pave, skibet var tilbage i sit rette element.

Så blev det planlagt, at vi – en lille flok ville sejle til

gøre det igen, for at vise vor stander.

Jeg fik "lokket" Brian og hans skib med, så han og far Hans Chr. sejlede derover. Lasse som var ansvarlig for fortøjning arrangerede det således, at vi lå i samlet flok og jeg fik Brian narret til at melde sit skib med i "tävlingen".

Da regattaen på sidste dagen, skulle finde årets sejlbad, kom der en lille fugl syngende med ordene, at vi hellere måtte komme over til scenen kl. 15 til prisuddelingen, som sagt så gjort. Jeg må sige, vi var alle mega-stolte, da Brian blev kaldt op, til overrækkelse af årets 1. pris for bedst bevarede og smukkeste sejlbad år 2014. Far Hans Chr. blev over-mega-stolt. Det er min søn og vores skib, det var et stort øjeblik. Nu her i år 2015 er vi så nødsaget til at gøre turen igen, da det er en vandrepokal som jo skal afleveres tilbage standsmæssigt selvfølgelig.

Det var lidt om det gode skib "Francisca" fra Aalbæk, et klenodie som fortjener mange år på havet endnu og det er jeg sikker på at hun får.

*Mange hilsener
Birger Frederikshavn Træskibslaug.*

JACARANDA i fin form igen

**"Hvor gammel kan en folkebåd blive?"
- - - "Vides ikke!"**

Af Jørgen Heidemann

Nej, ingen ved endnu, hvornår det er slut.

Men over 72 år. Nogle af de første er her endnu.

Forrige år, da Gorm Boa var i Spanien, bekræftedes, at verdens allerførste folkebåd, svenskbyggede F S 1 "Carmencita af Sjösa", endnu findes i god behold i Spanien.

Den blev søsat 22. april 1942 i Göteborg.

Af samme 1942-serie – og en af ideerne ved konstruktørkonkurrencen 1941 var netop blandt andet at billiggøre bygningen ved rationel seriefremstilling – er den ældste folkebåd i Danmark, F D 2 "Gill" (oprindeligt F S 27 "Gunga din"), som for en årrække siden blev testamenteret til Danmarks Museum for Lystsejls, hvor den er sejlene museumsbåd.

Første danskbyggede F D 1 "Peter Pan", der tidligt blev eksporteret til USA og i en lang årrække sejlede i San Fransisco Bay som F USA 1 under navnet "Old One",



Verdens første folkebåd, F S 1 søsat 1942, hjemmehørende i Barcelona i Spanien

forsvandt på uforklarlig måde i 1995, men stadigvæk findes flere andre af de først byggede.

Siden jeg for næsten 8 år siden, i DFÆL-bladet nr 92 berettede om den genfundne F D 3 fra 1946, "Bonny" (nu F GER 3, "Jacaranda"), er der kommet nyt om dens videre liv.

Denne båd, der var den første af en serie på 11 både fra Aarhus Yachtværft i årene 1946-47 – en af de længste serier over så kort tid i Danmark – var jo i 1987 fundet i miserabel stand på land af Jens Heinze, der med en stor indsats fik den på benene igen og havde stor glæde af den frem til 2004, da familien var blevet for stor, og den gik videre til Rudolf Schmiedeskamp



F D 2 Gill Sejler som museumsbåd ved Museet for Lystsejls



("Rudi") i Bremen, som indtil 2011 sejlede den på Weser – det var dér, den tidligere beretning endte.

"Rudi" begyndte en hovedoverhaling 2011-12 med nye bundstokke og kølbolte samt en del svøb, ligesom hele skroget blev om-naglet, hvorefter den en tid stod til salg.

I 2013 gik den videre til Mike Peuker, som sammen med Katja Vaupel har oprettet udlejningsselskabet "klassisch-am-wind" Folkebootscharter, baseret på 3 tidligere danske træfolkebåde:

F D 3 (nu GER 3) "Jacaranda", Aarhus Yachtværft 1946

A14 "Mumi", Brandt-Møller, 1968.

F DEN 542 "Maj", Wilkens, Silkeborg, 1969

Mike og Katja har 2013-14 fortsat opgraderingen af den forudgående "grundsanering", som de kalder det, med forskelligt, der kan ses mere om med masser af illustrationer på <http://klassisch-am-wind.de/blog/jacaranda.html>, såsom total-fornyelse af bundbehandling, nedskrabning og omlakering af fribord og mast, reparation af dårlige steder i rufsider, mast, ror og og rorpind.

Om læ er der også hovedrenoveret, så den nu fremtræder rigtigt indbydende.

"Jacaranda" er hermed kommet godt på fode igen – forhåbentlig kommer vi til at møde den som gæst i vore farvande. Den skal i sæsonen være udstationeret ved Maasholm i Sliens ydre del, så mon ikke vi får den at se?



Jacaranda har gennemgået en fuldstændig renovering – både ude og inde





NAVNET

Det nuværende navn står for træsorten palisander, som båden dog næppe indeholder ret meget af. Men det er flot!



I sit 68-årige liv har den haft 5 navne og 10 ejere – heraf kun en i Danmark.

Som den ældste nulevende danskbyggede folkebåd er den alligevel et klenodie, især da "Peter Pan" ikke længere findes.

Ved HANSEBOOT oktober 2014 fik "Jacaranda" tildelt Freundeskreis Klassische Yachte's bevaringspræmie "Segeln-Lieben-Bewahren"

Om navnets oprindelse fortæller tidligere ejer, Jens Heinze:

Min første 2-mands jolle, en fransk 445, havde turkis-blåt dæk. Da jeg havde tilbragt 2½ år i Sydafrika, tænkte jeg straks på Jacaranda-træet – sådan blev min første »Jacaranda« døbt.

Min første juniorbåd hed også »Jacaranda«, og så kom folkebåden F D 3, som naturligvis også måtte hedde »Jacaranda«.

Før første søsætning efter totalrenovering blandede jeg bundmaling for at få den nødvendige mængde: Samme kvalitet, bare anden kulør. Hovedsageligt hvid, lidt rest grøn fra min fars folkebåd og lidt blå fra nabobåden i Travemünde

Hvad kom der ud af det?: "Jacaranda-turkis"!

Meget sælsom farve, som en iagttager dengang helt rigtigt fastslog.

Adspurgte om grunden ville jeg jo ikke svare: »Ved slut

af renoveringen var jeg som studerende blevet læns for penge til to liter bundmaling«.

Da jeg ikke er forlegen for at opfinde undskyldninger, fortalte jeg den rare iagttager, at sådan kunne man bedst observere hvaler. De er jo også helt lyse på undersiden, og ville føle sig som en af samme slags under min båd.

Han var meget respektfuld over, at jeg ville sejle så tæt på hvaler og gik videre med en – for ham – troværdig skipperhistorie.

DE NYE EJERE

Mike Peuker. Tidligere pilot. Forretningsfører for »klassisch-am-wind«, aktiv på vandet i mange år med kanoer, surfbræt og sejlbåde. Tilbagelagt 16.000 sømil, hvoraf 5.000 single-hand

Katja Vaupel. Sociolog og skipperinde. Har surfet, padlet og sejlet siden 1990-erne. 6.000 sømil på Østersøen, Nordsøen og de caraimiske farvande med sejlbåd.

Spændende, om Katja og Mike får chartret den ud til nogen, der gribes af fascinationen ved at sejle i en rigtig folkebåd – og som passer godt på den imens.

Trætjære, lidt opera og masser af håndelag

Interview med Mads Mikkelsen og Cecilia Lindwall, ejere af spidgatteren "Kuling" S 38, D 13, bygget i Jyllinge 1938.

Af Eva Noer Kondrup

– Hvornår købte I "Kuling", og i hvilken stand var den?
"Det var i august 2011, den stod udendørs på gårdspladsen på "Sauntegård" ved Hornbæk lige op ad en granskov. Den ene side var helt grøn af mos, den havde



stået utildækket 4 år, og ombord i bagbord kistebænk var der et bistade! Roret var sprækket, ruffet af masonit var helt blødt og kunne rives af med hånden.

Den havde stået på blød jord, og støtten i stævnen var muligvis sunket ned, ihvertfald gabte den en del mellem stævntræet og kølen.

Gårdejeren var en bådebygger, der havde fået "Kuling" som betaling for noget arbejde på "Marsk", nordisk krydser, dvs. af Bent Hindhede, der ville koncentrere sig om "Marsk". Han havde ellers gennem 9 år omhyggeligt sørget for søsætning af "Kuling" hvert forår.

Gårdejeren havde i mellemtiden taget motoren ud vha. en stiksav, så hele dørken var bare savet over, og motoren var væk. Skrue, aksel og gashåndtag var der dog.

Mast og rig lå i masteskuret i Hornbæk og det var renoveret og i tiptop stand inkl. løbende rig. Og rorpin-den skal også fremhæves som meget smuk! Apteringen var o.k. med fin mahogny, men dog lidt tresseragtig."

– Hvordan griber man sådan noget an?

"Det vidste vi ikke på det tidspunkt. Vi havde "Mumi", en relativt god folkebåd i fin stand og egentlig alletiders, hvortil vi lige havde købt nye sejl. Den havde vi også slebet ned, lakeret, været til bunds med bunden og kølen osv. og givet den ny mast. Imidlertid skete der det på vores sommersejltur 2011, tre uger i det sydfynske, hvor der var meget blæst og vi lå indeblæst flere steder, at vi fattede en beslutning. Ved de lange ture ville vi have noget, der var mere komfortabelt om læ og med indenbordsmotor, og så har jeg altid ønsket mig en båd med teakdæk."

For Cecilias vedkommende: "Når vi kun er to, er der også noget med sikkerhed, og når vi skal i havn, fx. i





Kuling tilbage på KAS-bådpladsen ved Svanemølleværket

Hundested og har sejlet 16 timer, så er der kun vi to, og så skal man klatre ud på agterdækket og starte på-hængsmotoren. Når bølgerne går højt, kommer skruen desuden ud af vandet.”

Mads: “– Så havde Henrik Effersøe fra Svanemøllen, sagt, at der lå en gammel spidsgatter, som havde ligget i KAS. Den havde tilhørt Gunnar Elmue som var æresmedlem i KAS, og han havde sejlet Sjælland Rundt i den mange, mange gange, så den havde en lang historie. Henrik ønskede meget, at den blev reddet, så han spurgte, om det var noget?

Folkebåden blev solgt lynhurtigt til en mand i Kiel, jeg tror det var gennem den tyske folkebådshjemmeside. Så kom der en frisk yngre fyr, flymekaniker, han havde tomlet herop, han kom med en rygsæk, hvori der var en redningsflåde og en stor madpakke, han beså båden en halv dags tid, vi hentede benzin, næste morgen kl 5 sejlede han afsted til Kiel. Vi fik en pris hjem på det dobbelte af, hvad vi havde givet for folkebåden, så vi havde lidt arbejdskapital til at gå i gang med “Kuling”.

Egentlig kunne vi have nøjedes med at skrabe bund og fribord af udvendigt og få lavet roret, men så fandt vi ud af, at vi ville skifte kølboltene, for når nu proppen var af, ville vi gå gennemgribende og grundigt til værks.



Erik Skovgaard beskæftiget med at fjerne de tærede kølbolte



Sikkerhed er vigtigt: at den helt grundlæggende er sikker at sejle med. Vi strippede alt indvendigt, udvendigt skrabe vi malingen.

Vi kendte ikke kølboltene tilstand, men de havde været 20 mm oprindeligt galvaniseret jern. Den første



Mads og Cecilia får også sejlet, mens Kuling bliver renoveret. Her er de på tur med Passat



"Kuling" pibetobak

Mads Mikkelsen har fået blandet sin egen pibetobak: "Kuling"
 Indhold: 30 % latakia, 25 % mørk virginia, 35 % vanilie cavendish, 10 % rød virginia plus 20 ml curacao og en skvæt rom. Det er latakia, der giver tjærenoten. Silkegades tobaksblander, Davidoff i København, har opskriften i deres database, så der kan man bestille en dåse "Kuling", hvis smag og duft er inspireret af den omtalte træbjælle.



viste, at det var nødvendigt at skifte alle, de var nede på under 5 mm. Det var Erik Skovgaard, der skiftede boltene, og det har været ham, primært, der har stået for at fjerne de gamle: det tog en tre-fire måneders tid, hvor der hver dag blev banket og trukket. Nogen bankede vi ud, men de knækkede nemt indeni båden, så man måtte forsøge at trække dem ud, Erik lavede selv forskellige aftrækkerværktøjer, forsøgte alt muligt. Det, der tilsidst lykkedes, var bankemetoden, der er ikke brugt kopbor.

Jeg fik lavet nye rustfrie kølbolte, A4, altså af gevindstænger, efter mål fra de gamle, 7 i alt blev sat i. Så var der problemet med dødtræet/hæltræet, det havde det ikke så godt, selvom det tidligere var blevet repareret. Da kørte onkel John, Erik og jeg op til savværket ved Ølstykke og ledte efter lige det rigtige stykke, som var spejlskåret, og Erik lavede et nyt stykke, der passede.

Indvendigt er klodserne under bundstokkene også skiftet af Erik Skovgaard, inkl. gennemløbshuller og præparering med linolie.

Hele bunden blev skrabet ned til træet, her hjalp også Niels Laursen, træet var det fineste sunde kalmarfyr, som havde det rigtig godt.

Så gik vi i gang med at give linolie, koldpresset fra Københavns Farvehandel, en grundingsolie, raffineret, uden æggehvite, og med de fineste molekyler, så olien trænger lagt ind. Der blev blandet lidt Hempitox i. Først udvendigt, alene dér gik der mindst 23 liter linolie!

Mads i gang med pensel og pibe

Så købte jeg i Sverige noget der hedder Båtsmörja, som jeg købte hos Claessons Trätjärä i Göteborg. Det indeholder 1/3 dalbrændt træbjælle, 1/3 vegetabilsk terpentin og 1/3 koldpresset linolie. Det brugte jeg et par gange udvendigt. Og så har vi indvendigt også sølet den ind i det, alt aptering er pillet ud, også cockpittet, det er simpelthen en åben vikingebåd nu...(!)

Vi har skruet alle bordene ind med nye skruer, og kølbordene er skiftet plus 2-3 andre, og det er jo mindre slemt... Mastesporer står på kølen og er nu udvidet til at hvile på 3 bundstokke, modsat før, hvor det hvilede på to. Det er lavet på værft: bundstokke, kølbord og mastespor. Plus at det er lykkedes dem at samle gabet mellem stævnetræ og køl.

Derudover har vi selv lavet nyt ruftag af plywood og epoxy samt nyt rør i plywood.

Løbende blev skidt og møg og gammelt kit krattet ud mellem bordene, for at de kunne spændes ordentligt ind til svøbene. Det blev rensat op med en lille savklinge."

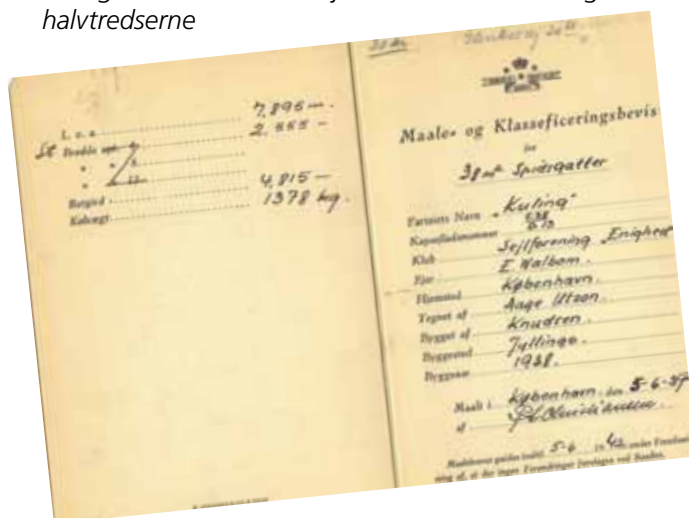
– I søsatte midlertidigt forrige år (2013), hvordan gik det for sig?

"Båden stod på beddingsvognen i et par døgn, vandet bare fossede ind, så satte den sig lidt. Da beddingsvognen skulle bruges af andre, besluttede vi at trække den





Kuling ved starten af en Sjælland Rundt i slutningen af halvtredserne



over på Mortens plads i Skudehavnen, altså: Morten Sørensen, Københavns Yacht og motorbådsværft.

Der var 2 pumper, der kørte hvert kvarter. Men den kunne holdes på pumperne, de fik strøm fra en elstander på broen. Ved siden af lå en husbåd, en venlig nabo, som lovede at holde øje, vi udvekslede telefonnumre: "Hvis der skulle være noget".

Næste morgen ved 6-tiden ringede min telefon, nej: der lå faktisk allerede en besked: "Hej, det er Niels, jeg ved ikke helt, hvordan jeg skal sige det her(...), men din båd er der ikke mere". Så gik jeg ind og vækkede Cecilia, med gråd i stemmen: "Kuling er sunket".

"Det var ganske dramatisk", siger Cecilia, "første spørgsmål var: har vi forsikring?"

"Så gik jeg ind og tjekkede forsikringspapirerne, fandt ud af, at det kun dækkede, hvis det er en sødygtig båd. Så skyndte vi os derned: der var bare en tom havneplads, Kuling lå nede på 6 meter vand. Så kunne vi se, at den nok hang i fortøjningerne, så nu var vi bange for klamperne, men den stod ret op og ned. Måske stod den ikke helt på bunden, men den var helt tom og dermed forholdsvis let.

Snart ankom Morten fra værftet og så på det. Vi funderede sammen på, hvordan vi skulle få den hævet. Mortens nabo Niller stødte også til. Så hentede Morten en lægte og lagde den resolut på tværs, og så en kædekran og en strop, som vi kunne få ind under "Kuling". Der var det vigtigt at finde balancepunktet!

Nu var det bare tilbage at trække lige så forsigtigt, og så alle de pumper i, man kunne finde, og få båden til at flyde igen.

Årsagen til hele miseren var: nogen havde taget strømmen fra pumperne, det viste sig at være en båd ved enden af samme bro, som ikke er med i el-ordningen, for han "bruger ikke strøm"(...) Han skulle ud og sejle i weekenden, og "skulle lige lade lidt på sine batterier"(...!!)

Takket være Morten og Nillers flotte og topprofessionelle lynaktion lykkedes det at hæve båden. Til alt held var der hverken motor, olie, batterier eller andet miljøfarligt ombord.

Da vi havde tømt båden for vand, var den til gengæld

helt tæt, så metoden kan i en vis forstand anbefales", slutter Mads lakonisk.

– *Hvad betyder bådens historie for jer? "Kuling" var fx. en vinder på kapsejlsbanerne... og den er tegnet af Aage Utzon...?*

"Rigtig meget", Cecilia fortæller, at "det er sjovt for mig som sanger, fordi Utzons søn jo har tegnet det berømte operahus i Sydney: og dét er jo ligesom spidsgattere, der er skåret over på midten og sat på højkant.

Og vi ved lidt om historien og om "Kuling"s to søstre, hvoraf den ene sejler i Seattle, "Victoria", og "Lise" i Kiel."

Mads fortsætter: "Nede i kahytten er der i et bord hugget: "maj 1938". Vi hører også fra mange, at "Kuling" havde en skibsklokke med en helt særlig lyd, Elmues svigersøn inviterede ofte på pandekager ombord, og så ringede han med klokken, når de var klar. Han kom desværre i den situation, at han måtte sælge båden på tvangsauktion i slutningen af 90'erne.

Om den gamle Elmue fortælles, at han var flagfeti-chist: hvis bådene i havnen lå med flag på efter kl. 20, indsamlede han dem personligt til senere afhentning. og der var stil over det: når de skulle sejle kapsejls, gik han op iført kokkehue og hvidt viskestykke med en bakkefuld Fernet Brancaer til gasterne.

Vi har også det gamle kompas, vi har fået tingene på Svanemøllen, folk sørgede for, at de blev fjernet før tvangsauktionen. Vi får også skibsklokken, når vi først er sejlede..."

– *Ja, hvad er tids-estimatet?*

"Vi tilmelder os DFÆL-stævnet i Helsingør i sommer. Det bliver muligvis uden rig og bare for motor, men med færdigt cockpit, dog måske kun med dørk og et par køjer om læ. Søsætning i løbet af sommeren, så vi kan deltage i stævnet. Da vi i sin tid startede, var jeg ledig i nogle måneder, så der kunne jeg hygge mig med at arbejde med det. Men med mit nuværende arbejde har jeg skullet rejse en del, så der har bådebyggeren måtte tage over. Han har da også på det seneste styrket agterstævnen og isat nyt stævnør med vandsmurt

akselpakning. Så vi kan snart isætte den gode, brugte Yanmar 2GM20, som jeg har fundet brugt og fået prøve-kørt hos onkel John: den startede ved første gnist :-)"

– *Lige til slut: hvad er det med det der træbjære?*

"Det minder mig lidt om min barndom: fiskerihavnen oppe i Thyborøn, og så er der bare den der duft..."



Kuling blev hævet efter at have ligget på seks meter vand

Dansk sejlsportshistorie på fransk –

La Saga des Runa

Af Stig Ekblom

Tankevækkende. Vi sover i timen herhjemme, mens udlandet tager sig af vores maritime kulturarv. Tyske og andre udenlandske sejlere køber danske lystbåde og gør dem tiptop i stand, mens mange andre forfalder i dansk eje. Og hvem skriver den danske sejlsportshistorie? Lige før jul ringede postbuddet på døren og overdrog mig en meget tung pakke – godt 3 kg. Det viste sig at



*Bogen indeholder
bland andet mange pragtfulde tegnin-
ger af Runa-bådene, udført af arkitekten Francois Chevalier,
som Taglang har skrevet flere andre bøger sammen med*

være en bog, skrevet af en mand, jeg har korresponderet lidt med pr. mail, og som jeg også har hjulpet med oplysninger, jeg kunne finde om Knud Degn, samt efterlyst flere om i det DFÆLs blad, nu "Klassisk Træbåd". Jeg troede egentlig bare, at denne Jacques Taglang var en eller anden ung fantast, der lige havde fået en fiks idé om at skrive om Gerhard Rønne og Knud Degn. Jeg er blevet klogere!

Den franske forfatter og tidligere hospitalsdirektør Jacques Taglang har skrevet adskillige bøger om internationalt kendte klassiske yachter, og han har altså nu begået dette fantastiske værk, der retter opmærksomheden mod Runa-bådene, og som omfatter fortællinger om den kendte danske langtursejler Gerhard Rønne, den ligeså kendte sejler Knud Degn, Neptun-værftet i Skovshoved og dets ejer N.H. Nielsen – ja, om en del personligheder fra og hele udviklingen i dansk sejlsport i dens tidlige år.

Et virkeligt enestående og imponerende værk i stort format (30x30 cm) og på knap 400 sider, dybtgående og grundigt researched – man skulle da tro, at det var en herboende, dybt engageret klassikersejler, der havde skrevet det? Men nej, jeg ved ikke engang, om Jacques Taglang overhovedet har sat sine ben i Danmark!

I DFÆL kender vi "Runa", som er ejet og plejet af Danmarks Museum for Lystsejlad. Konstrueret af Gerhard Rønne og Knud Degn i fællesskab i 1909 sammen med søsterskibet "Ran II", der har sejlet i Århus op i dette årtusinde, ejet af Bruno Jensen. Sidstnævnte og 7 andre af de 10 Runa-både er endt i udlandet eller er gået til, og særligt i Frankrig har nogle entusiaster kastet deres opmærksomhed og kærlighed på disse.

En af dem er Yves Carcelle, som efter at have erhvervet "Runa VI" i 2011 opstøvede og opkøbte "Runa IV" i USA og fik den bragt til Frankrig. Begge var i så dårlig stand, at Carcelle sammen med værftet Chantier du Guip i Brest besluttede at rekonstruere dem som kopier – så tæt på originalerne som overhovedet muligt. Og med hvilke resultater!

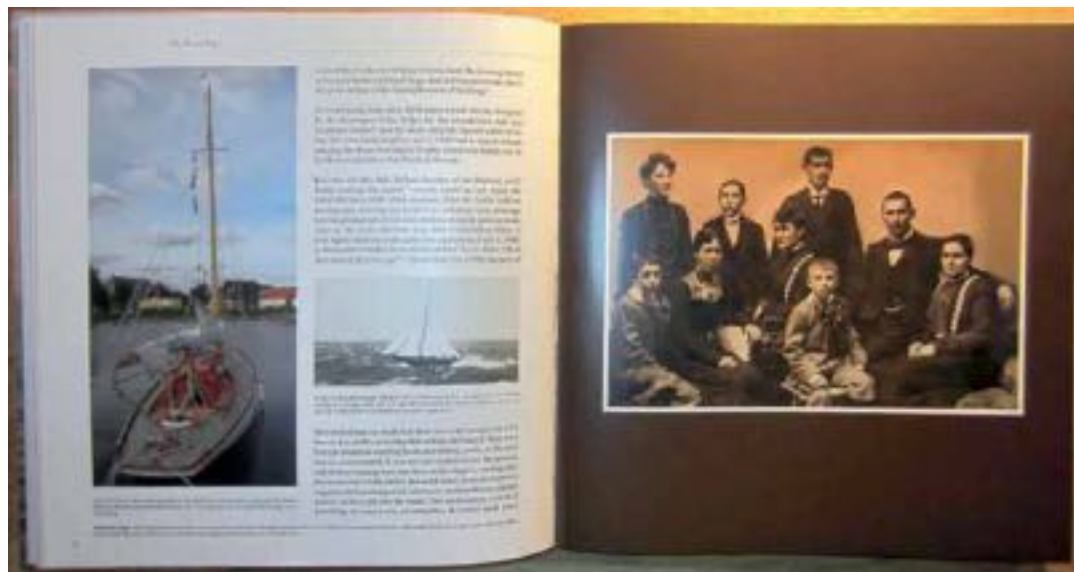
Yachting-entusiasten Jacques Taglang har så gennem en omfattende research støvet utroligt megen viden op om alle Runa-bådenes herkomst og senere skæbne

– samt en masse om kulturhistorien og de mange personer omkring dem. Han har fortalt så levende og grundigt om det hele, at man kun kan blive slået af hans dygtighed til at finde oplysninger frem og sætte dem op i et så overbevisende, appetitvækkende og gennemført lækkert værk.

Der er til måneders koncentreret læsning og nydelse, så jeg har så langt fra kunnet nå at læse hele værket i skrivende stund. Men jeg har bladret rundt og gennem punktlæsning fundet mængder af virkeligt interessant og aldrig før beskrevet stof. Gerhard Rønnes egne beretninger om sejlturene rundt omkring i en stor del af de nord- og vesteuropæiske farvande. Masser af tidstypiske og kulturhistorisk interessante fotos. Pragtfulde tegninger af alle Runa-bådene med mål og fakta. Og altså mængder af dybe indblikke i den tidligste periode af dansk sejlsports- og lystbådbygningshistorie.

Værket kan købes ved kontakt på hjemmesiden: <http://www.lasagadesruna.com> - det koster 75 euro + porto – og bogen kan fås både på fransk og på engelsk.

Læs også om rekonstruktionen af "Runa IV" og "Runa VI" på hjemmesiden: www.chantierduguip.com



Et opslag fra den utroligt grundige bog, hvor ejeren af bådværftet Neptun i Skovshoved, N.H. Nielsen, beskrives med familieforhold og det hele

Længst muligt i egen båd

Af Carl Mangor

Værdien af lystsejlads bør ikke måles i kroner og øre. Det sker alligevel, at en sejler sælger sin båd ud fra en betragtning om at der sejles for lidt, målt med de penge båden repræsenterer; at hver enkelt sejlads eller tilbage-lagt sømil ville repræsentere et voldsomt økonomisk beløb. Skulle nogen have fundet på at lufte den slags overvejelser ombord på den Nordiske Krydser D8, Corinna, ville det være det dårligst tænkelige argument for at skille sig af med båden. Corinna er benyttet så meget og i så lang tid, at den form for regnskab ikke kommer i nærheden af at kunne begrunde et eventuelt salg.

Her i 2015 runder Corinna 80 år. Det bør i sig selv tiltrække nogen opmærksomhed. Imidlertid bliver denne ikke mindre af, at ejerkredsen i alle årene siden 1935 kan indskrænkes til den samme familie i to generationer. Med en sådan varighed ud over det sædvanlige, er der god grund til at kikke fænomenet efter i sømmene. Hvad har præget Corinna siden det blev en mulighed? Denne

nysgerrighed behøver ikke at ende i formodninger og gætterier. De respektive skippere har gennem samtlige år, sejlads for sejlads, ført logbog over de tildragelser, oplevelser og handlinger, der har fulgt Corinna fra onsdag den 15. maj 1935 og frem til idag.

Det er blevet til mange notater gennem 80 år. Samlet set er de ikke bare en dokumentation af Corinna og familien Petersens aktiviteter, men også et blik ind i lystsejladsens udvikling siden den fik sit store og mere folkelige gennembrud i mellemkrigsårene.

Det meget omfattende materiale, som Corinnas logbøger udgør, rummer mulighed for at blive bearbejdet fra en lang række vinkler. Jeg har valgt at begrænse det til nogle enkelte. De valgte aspekter er dels blevet belyst i logbogen gennem alle årene, og er grundlæggende for at forstå, hvordan 80-årsdagen er blevet en realitet.

Som det første har jeg valgt at beskrive de foranstaltninger, familien gennem tiden har iværksat for at holde Corinna i søklar stand, og dernæst hvad Corinna er blevet brugt til, og hvem den blev benyttet af.



Titelbladet og en side fra den særdeles detaljerede logbog red.



Broyne og Albert Petersen ved første søsætning i 1935



En tur med nybygningen til Fejø i 1935

En mand og hans båd

Arkitekt Albert Petersen havde i nogle år været ejer af en 30 kvadratmeter kutter, Briand III. Den havde han flittigt benyttet på Guldborgsund og Briand III optrådte ikke sjældent blandt præmietagerne til kapsejladserne. Fra sin opvækst i Vejle og med en fortid som sejler på Vejle Fjord faldt det ham naturligt at videreføre sin gamle interesse for lystsejlad, da han efter endt uddannelse ved arkitektskolen i København etablerede sig med tegnestue i Nykøbing Falster.

I starten af 30'erne kom der nogle SSA- og SSB-både til byen, og på trods af deres forholdsvis beskedne størrelse målt mod de større Meterbåde og andre kuttere, havde de nogle meget fine sejlegenskaber, der gjorde det vanskeligt at sejle fra dem. Det havde Albert Petersen et ønske om at gøre, så han så sig om efter en

bådtype, der ville være i stand til det.

Igennem et par år havde man især i Øresundsområdet gjort erfaringer med den Nordiske Krydser. Den havde et slægtskab med Meterbådene, men uden det helt samme fokus på kapsejladserne alene. Det var således en ganske hurtig båd, der også modsvarede ønskerne om lidt komfort til tursejladserne.

Albert Petersen købte tegningerne for 200 kr. hos skibskonstruktør Witt i efteråret 1934. Sidst i november samme år modtog bådebygger C.M. Nielsen den første rate på 1600 kr. da byggekontrakten blev underskrevet. Udgifterne til bådebyggeren beløb sig i alt til 5300 kr.

Den 15. maj 1935 var Corinna klar til at blive søsat, og Albert Petersens kone Ellen kunne med en pøs saltvand og ordene: "Vi håber du med ære, flag og stander må bære, og så døber vi dig ved navnet "Corin-





Det allerfineste mandskab

Til venstre: Drengene og mor Broyne på tur i 1944 - der kunne kun sejles i Guldborgsund

na" lade Corinna glide i vandet.

Ved en fejltagelse blev Corinna den anden Nordiske Krydser med klassenummer D8. KDY havde ellers været i Nykøbing og foretaget de fornødne målinger til NL, men alligevel fik Agnete, bygget på Orlogsværftet i 1937, papir på at være nummer D8.

Albert Petersen var født i 1889 og altså en midaldrende mand, da Corinna løb af stablen. Han var på det tidspunkt far til tre børn og fik yderligere to drenge inden krigen brød ud. Sammen med sine børn i almindelighed og de to yngste drenge i særdeleshed oplevede han et næsten 40 år langt sejlerliv i Corinna, som med jollen på slæb bragte familien rundt i store dele af de sydskindaviske farvande. Senere overtog den yngste søn Klaus, hvor faren slap, og sikrede at Corinna fortsat er aktivt sejrende på 80 årsdagen.

I. Båden

Træbåde går ikke hen og bliver 80 år af sig selv. Det kræver en vedvarende arbejdsproces, hvor der både tænkes i vedligehold og reparation. Det er derfor interessant at kaste et blik på, hvad Corinna har været udsat for gen-

nem årene. De første år fik den en gedigen vask indvendig, en gang patent i bunden, og lak på fribordet. Disse arbejder var overvejende noget, Albert Petersen betalte sig fra ved lokale håndværkere, dels bådebygger Nielsen og dels malere fra byen i øvrigt. Det lakerede dæk var noget udsat og fik derfor med års mellemrum både med skraber, sandpapir og efterfølgende lak. 1940 er det eneste af besættelsesårene, hvor der noteres noget om vedligehold. Her blev Corinna smurt med møjne indvendigt. På baggrund af Albert Petersens hidtidige praksis må man formode, at den som minimum er smurt i bunden, men den generelle knaphed på materialer under besættelsen kan have reduceret mulighederne. Den flittige brug af båden til trods fremstod Corinna som velholdt.

Mens det således stod godt til med skroget, var

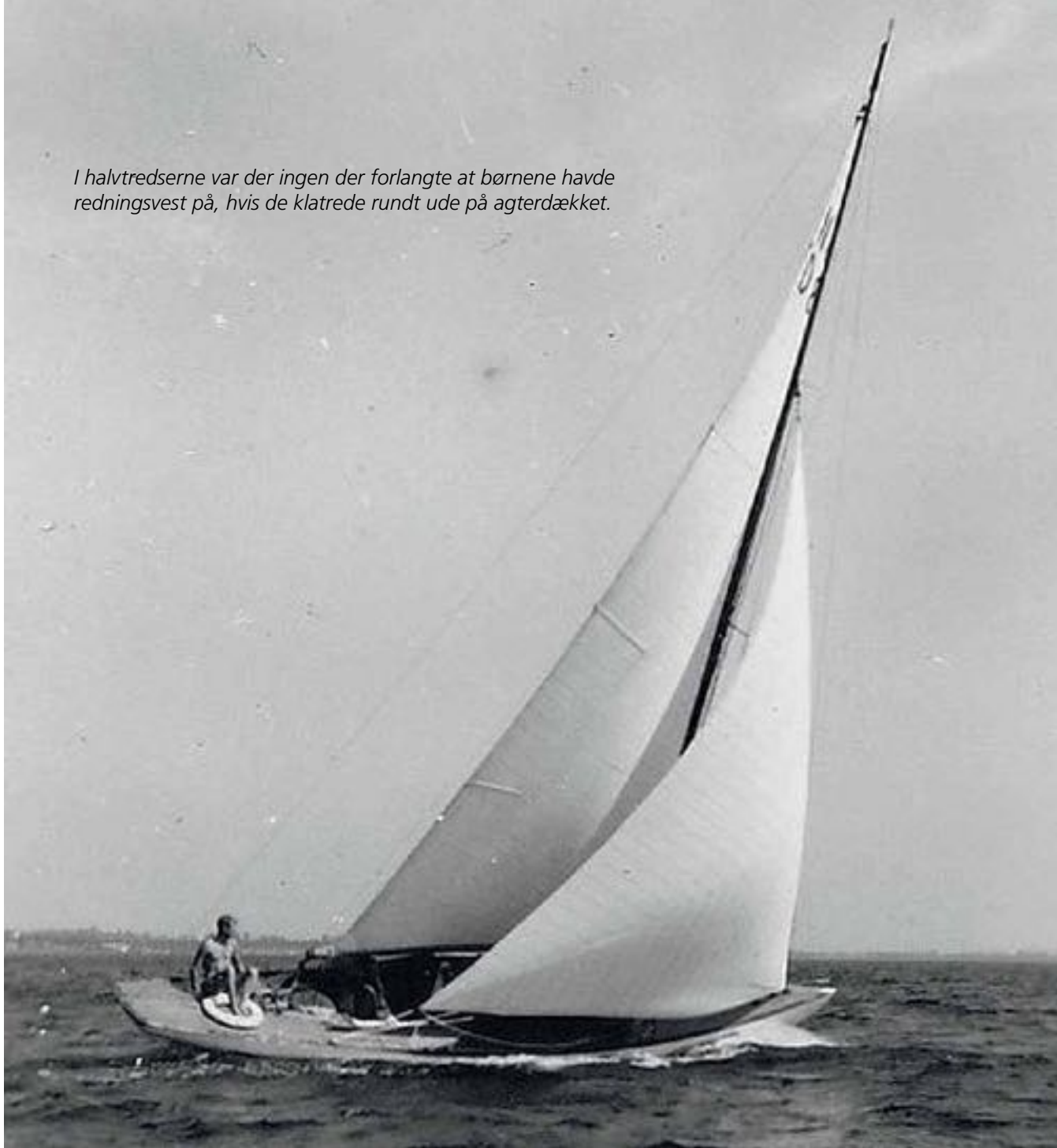
riggen og løbende gods plaget af adskillige havarier. Allerede efter to år sprang storsejlsfaldet, og to år efter måtte der atter skiftes storsejlsfald tillige med, at wirerne til begge agterhal samt bomdirken måtte udskiftes.

De sårbare sejl

Den helt store udfordring var dog sejlene. Storsejlet flængede første gang efter en ukontrolleret bomning i Svendborg Sund. Et par år senere, i 1939, blev en stor glæde over et nyt forsejl hurtigt afløst af ærgrelse over storsejlet, der flængede igen. Denne gang i et omfang der kun tillod en midlertidig reparation. Held i uheld kan man sige. Var det sket et par år senere, havde det som følge af besættelsen ikke længere været muligt at få syet sejl.



I halvtredserne var der ingen der forlangte at børnene havde redningsvest på, hvis de klatrede rundt ude på agterdækket.





Johan og Klaus sætter sejl i 1952 og i 1954 er drengene med i klargøringen



Handelsministeriet udsendte den 20. maj 1941 en bekendtgørelse om "Sejl- og Presenningdug", der trådte i kraft med øjeblikkelig virkning:

"§ 1. Erhvervsmæssig fremstilling af Varer, til hvis

Tilvirkning der anvendes Sejl- eller Presenningdug, maa fra og med den 23. maj 1941 kun ske i saadanne Virksomheder, der har opnaaet Tilladelse hertil fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

§2. Salg eller Udlevering af Skibssejl og Baadsejl af enhver Art, Lugepresenninger, Overtræk til Navigationsinstrumenter, Kulsejl og Redningsmateriel af Sejl- eller Presenningsdug maa kun ske til saadanne købere, som har opnaaet Tilladelse til Køb af de paagældende Varer fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart."

Med bekendtgørelsen var det reelt kun søfart og fiskeri, der kunne komme i betragtning til de begrænsede bomuldsprodukter, så Albert sparede godt på det, han havde. Med det gamle storsejl på og godt rebet ned formåede vinden alligevel at rive en tredje flænge i det gamle sejl.

På andre sejlads i den periode sprænges et topstagsbindsel og fokkeskøde.

End ikke det nye storsejl går fri. Det flænges, og da det gamle sættes som erstatning og også truer med at



Sej sejlerungdom i kahytten. Johans kone Edith sammen med Klaus og Johan i 1959





Tredje generation ombord i 1967. Albert sammen med Johans søn

gå i stykker, vender Albert om og sejler Corinna i havn.

Forbuddet mod anvendelse af bomuldsstof til lystbådssejl ophører nogle år efter besættelsen. Indtil da havde Corinna endnu nogle problemer med sejl, der flængede i kraftig vind, men i 1948 købte Albert Petersen nye sejl. Denne gang blev det et stel stormsejl, måske for at aflaste det rigtige stel og bjærge sig med færre kvadratmeter, der var bedre udrustet til det?

Sejlene var genstand for stor opmærksomhed. Bomuldssejl tørrede kun langsomt. Både deres anvendelse på lang sigt og det kosmetiske udtryk krævede, at de var tørre, når de blev pakket ned. Opmærksomheden på at pakke sejlene ned i tør tilstand kommer flere gange til udtryk i logbogen. Bl.a. den 21. september 1947 hvor

Corinna med Albert og drengene har været en tur på Sundet syd for Nykøbing: "Atter glat gennem Broerne, hvorefter vi slog et slag nordpå for at få Sejlene helt tørre."

Drengene tager over

I 1949 fik Corinna en større tur inden søsætning. Indvendigt blev den grundigt behandlet med mønje, fernis og lak. Maleren brændte maling af udvendig, og bådebyggeren skrabede bunden. Det gamle lærred på ruffet blev fjernet og erstattet af et nyt lag, og endelig blev hynderne sendt til kemisk rens.

I årene derefter begyndte drengene Johan og Klaus så småt at deltage i forårsklargøringen. I 1951 havde de til farens store ros ordnet den uundværlige slæbejolle: "Drengene har gjort jollen ualmindeligt smukt i stand". Året efter blev Corinna genstand for deres aktiviteter. I

fællesskab skrabede de bunden og gav den Black Varnish. Derefter klarede Johan patenten og Klaus ordnede riggen. Det skal lige siges, at drengene på det tidspunkt for længst havde ordnet jollen og haft lidt småture i den.

Corinna havde til 1954 været forskånet for større uheld og havari. I midten af maj dette år havde drengene sammen med et par venner lånt Corinna til en tur på Sundet. Ved Hamborgskoven så Klaus pludselig, at roret forlod skibet. Johan reagerede hurtigt, bjærgede sejlene og kastede anker. Kort efter kom en anden Nykøbingsejler forbi og tog Corinna med hjem til Vikingebroen. På land blev det konstateret, at den svejsning, der bandt beslaget til rorstammen, var mangelfuld, og at det nærmest var tilfældigt, at det ikke var gået galt noget før. Samtidig et utroligt held, at det skete på Sundet nær havn i magsvej, og ikke året før, hvor Corinna var over Kattegat.

Sejlene var stadig Corinnas akilleshæl. Ved Pinsestævnet på Fejø i 1956 røg både den store genua og spileren. Senere samme sommer, da Corinna sejlede på den svenske vestkyst, røg storsejlet i toppen, og Albert måtte til sejlmager Hedmark i Gøteborg. Det blev ikke sidste gang den svenske sejlmager arbejdede for Corinna. Tre år senere fik han lov til at reparere en flænget spiler.

I mellemtiden var der købt ny genua, og under en frisk sejllads i Øresund sprang fokkefaldet, og Corinna søgte nødhavn i Dragør. Her var det ikke muligt at få wire, så Johan tog bussen til København. Vel tilbage i Corinna lavede han de fornødne splejsninger, og sommerturen kunne fortsætte.

Ved indgangen til 1960'erne havde Johan og Klaus stort set overtaget klargøringen af Corinna. Ved den første sejltur i 1964 noterede Albert Petersen:

"Lørdag den 9. maj 1964 blev Corinna søsat efter at have været indsat i Bådebyggerværkstedet, hvor Johan



Corinna i godt selskab på Frem's plads



Klaus styrer helt selv i 1992



og Klaus har foretaget en grundig Afskrabning af Dæk og Ruf med Slibning og Lakering, udvendig. Behandling af det hvide gjort af Malermester Lauritzen og Bunden klaret af J. og Kl. Baadebyggeren foretaget Reparation af Hækken. Søndag den 10. satte Kl. og jeg Masten med Riggen i orden.”.

Vand fra oven og vand fra neden

Corinna skulle nå at blive 35 år, før der kom notater i logbogen om utætheder gennem skroget. Ruf og ruftag havde længe været beskyttet af en presenning, når der blev sejlet i høj sø, men under en tur i frisk vind til Femø i forsommeren 1970 konstaterede Albert i logbogen, at Corinna tog meget vand ind. Under sejladsen hjem den følgende dag ”var det let at se, hvor vandet sprang ind. Det er Vanttrækket, der laver Lækken, mest i Styrbord”

Riggen var stadig ikke forskånet for uheld. I Lillebælt røg fokkefaldet igen-igen og på en tur til Fehmern var det fokkestaget der blev ødelagt, ligesom der senere var problemer med agterhalerne. I 1969 forebyggedes flere af disse brud med en gennemgribende løsning: Corinna fik en rustfri rig, der langt bedre var i stand til at trodse vindens udfordringer. Herefter nævner logbogen ingenting om problemer med hverken rig eller sejl. Tre år senere blev Corinna udstyret med sit første sejl i dacron, et storsejl fra Freytag.

Mens der var skabt ro i riggen, begyndte andre vanskeligheder at vise sig. Utæthederne ved ruffet var blevet så omfattende, at Klaus i foråret 1975 fik den lokale bådebygger til at lægge plastlærred på. Det hjalp ganske vist på ruffet, men Corinna viste sig, på grund af sen søsætning og en ualmindelig varm forsommer, at være utæt som aldrig før. Vandet trængte grundigt ind gennem dækket og ved bunden af cockpittet, og Klaus noterede i logbogen at ”vi ”natter af” i tide og utide og håber det hjælper”

Det gjorde det ikke. Johan noterede nogle år senere: ”Vinteren 1977-78

Da Corinna blev taget på land i efteråret 1977, kom den straks ind på bådebyggeriet til klaring af det efterhånden meget utætte dæk m.v. Alle beslag inkl. Røstjern blev taget af og sat i stand også nyt rør for rorstammen.

På hele dækket blev lagt 12 mm vandfaste krydsfinerplader med glasfibervæv, der blev behandlet med "Deco-lay" Hempel. Ny fenderliste og opstående af teaktræ samt alle de istandsatte beslag blev monteret, der blev lagt ny bund i cockpittet og hele bunden indvendig blev smurt med blymønje af undertegnede. NB: Der blev også skiftet to kølbord i hver side samt alle bord i hele bunden blev nyfæstnet. "

Corinna kom i vandet i juli, men måtte straks efter op at stå et par dage på vognen, før den blev tæt.

I begyndelsen af 80'erne fik Klaus ordnet nogle større opgaver: bunden blev brændt af udvendig fik opbygget et nyt lag af maling. Cockpit og rufsider blev slebet helt i bund og bygget op igen med Owatrol. Bådebyggeren fik også lidt at lave: forlugen blev skiftet og ude agter blev der bygget en motorbrønd til en lille påhængsmotor.

Vandet trængte stadig ind. Ikke meget og ikke hele tiden, men især den ene køje var udsat, og ved søsætning stod Corinna på vognen, mens bordene satte sig. Det var dog ikke noget, der forhindrede sejlads, så Klaus fortsatte sit sejlerliv som hidtil.

Ved pumperne

I 1988 ramte Corinna en sten på nordsiden af Femø. Der blev pumpet ofte på vej hjem til Nykøbing, og i den følgende tid tog Corinna mere vand ind end vanligt. Ved en nærmere inspektion fandt Klaus en ubetydelig læk ude agter, en større i styrbord side ud for masten, samt en mellem kølsvin og nederste bord. Ved sæsonens afslutning sejlede Klaus Corinna til Stubbekøbing, hvor den kom på værft for inspektion af forsikringsselskab og bådebygger.

Her blev der konstateret, at begge de forreste kølbord måtte skiftes. Kølen havde det ikke for godt, men kølboltene blev forsynet med nye skiver og efterspændt – i håbet om det måtte holde nogle år endnu. Ved søsætningen året efter måtte der to pumper i gang for at holde Corinna flydende. Over natten satte den sig dog, og et par dage senere kunne Klaus sejle hjem til Nykøbing.

Gennem sommeren viste det sig, at Corinna stadig tog mere vand ind end godt var og Klaus gik med planer



Udskiftningen af kølboltene var hårdt tiltrængt

om at skifte den forreste kølbolt. På land viste det sig, at årsagen snarere var en i øvrigt fin klump beton, der var slået af foringen ved kølbolten. Reparationen til trods lækkede båden stadig, og Corinna blev på vognen natten over.

Året før havde Corinna vundet en andenpræmie ved Hovedkapsejladsen i Guldborg. Hertil fulgt en ærespræmie bestående af en klokke. Den fik Klaus konverteret til endnu en pumpe, så også rorsmanden kunne pumpe under sejlads.

Der var tid til andet at arbejde med at holde Corinna tæt. Til sæsonen 1993 fik Klaus opfyldt et længe næret ønske om at ændre riggen. Der blev skåret 25 cm af mastetoppen. Det oprindelige stag til fortoppen blev fjernet og i stedet blev de øverste salingshorn hævet 80 cm og flyttet fremefter som en strut. Et nyt beslag til mastetoppen tjente som konsol for en Windex, og herefter måtte Vikingestanderen ned under bagbords saling.





Køltræet fjernet – sammen med de gamle kølbolte



Ny agterstævn ved reparationen i 1999

Den tilfredshed, der var med den nye rig, kunne måske også spores til beskedne mængder af indtrængende vand. I hvert fald var den eneste kommentar om emnet, at lidt køjetøj på et tidspunkt af sommerturen var blevet vådt.

Det følgende forår var både varmt og tørt. Corinna tog så meget vand ind, at der skvulpede vandmænd rundt under dørken. Efter 3 timer på vognen måtte den op igen og Klaus gik efter med Proof 10. Alligevel måtte der tages savsmuld i brug, da den igen blev kørt i vandet. Det hjalp, og med en dykpumpe som sikring blev forholdene acceptable efter et døgn's tid. Også fra oven kom der vand. Et par gange hen over sommerturen benyttede Klaus tiden til at tætnede ved dæk og ruf.

Dette gentog sig med større eller mindre intensitet over de følgende år. Det var småreparationer, og de gavnede kun kortvarigt. Corinna fortsatte med at tage meget vand ind ved søsætning, hvorefter det klingede af, og sommeren kunne spænde af som planlagt.

I 1997 fik ruffet en større omgang. Hele fronten blev udskiftet, der blev luset i den ene side og ruftaget blev forsynet med ny glasfiber. Året efter blev den smurt grundigt med linolie og Hempitox, hvilket gjorde den nogenlunde tør. Der blev monteret ny forluge, dækket blev malet 2 gange, og køjerne blev tætnet med ny fugemasse.

Corinna på værft

I 1999 blev det for alvor klart, at noget måtte gøres. Under en aftenkapsejlads var Klaus uforstående overfor, at Corinna kun sejlede ganske lidt hurtigere end en langt mindre spidsgatter. Ved et blik ned i kahytten gik realiteterne op for ham: vandet stod op over dørken. Besætningen pumpede til Corinna var inde i havnen. På beddingen kunne man et par dage senere se, at trækollen langt fra havde det godt. Klaus kradsede ud i det ødelagte og fik det omkalfatret. Det hjalp noget, men ikke nær nok. Arbejdet var af et omfang der krævede en bådebygger. Det var tidligt på året, så for at få mest ud af sæsonen og ikke gå på land med det samme, blev der skruet fladjern på bjørnen, der ved hjælp af en vantskrue blev gjort fast til røstjernet indvendigt, så skroget kunne

hænge sammen. Det var ikke den optimale løsning men dog god nok til, at Klaus turde sejle på sommertur med Corinna et par dage senere.

Reparationen holdt, og efter Corinna kom på land i oktober, står der i logbogen:

"Så er Corinna inde på værkstedet, og det er konstateret, at af kølbolten under masten, som er 16 mm, var der ved overgangen mellem trækøl og jernkøl kun 3 mm tilbage. Det har også vist sig, at bundstokken ved den forreste 25 mm kølbolt er flækket fra bolten og frem, d.v.s. temmelig svag i det der stadig holder sammen. De fire 25 mm kølbolte, som blev renoveret i 1970, har masser af gods tilbage, men der er begyndende tæring. Forreste kølbolt under cockpittet hang slet ikke sammen."

Herefter kunne bådebyggeren gå i gang med at sætte nye køl på, og da der alligevel var åbnet, blev den nederste del af agterstævnen styrket med en lamineret hæl. Rorbrønd og rorstamme blev erstattet med nye udgaver i rustfrit stål. Mens bådebyggeren arbejdede, gik

Klaus ved siden af og smurte alle de blotlagte overflader med diverse former for imprægnering, så der var lukket godt af, da kølbordene igen var på plads.

Ved søsætningen året efter tog Corinna godt nok vand ind, men nok mest som følge af det omfattende arbejde med båden. Den satte sig hurtigt og uden indtrængning af vand fra forskibet.

På dette tidspunkt var Corinna 65 år, og alderen fornægtede sig ikke. Over sommeren erfarede Klaus, at et par af bundstokkene var knækkede og måtte styrkes med lasker.

Herefter bliver logbogen stille omkring utætheder i større stil. De følgende år omtales det kun i forbindelse med søsætning, hvor der med mellemrum skulle pumpes meget og i forbindelse med utætheder gennem dæk og ruf, som Klaus løbende vedligeholder og udbedrer.

I næste nummer bringes anden del af Carl Mangors fortælling om familiebåden Corinna



La Mouette

120 års jubilaren, Benzons-kutteren "La Mouette"
har mange år, men ikke på bagen

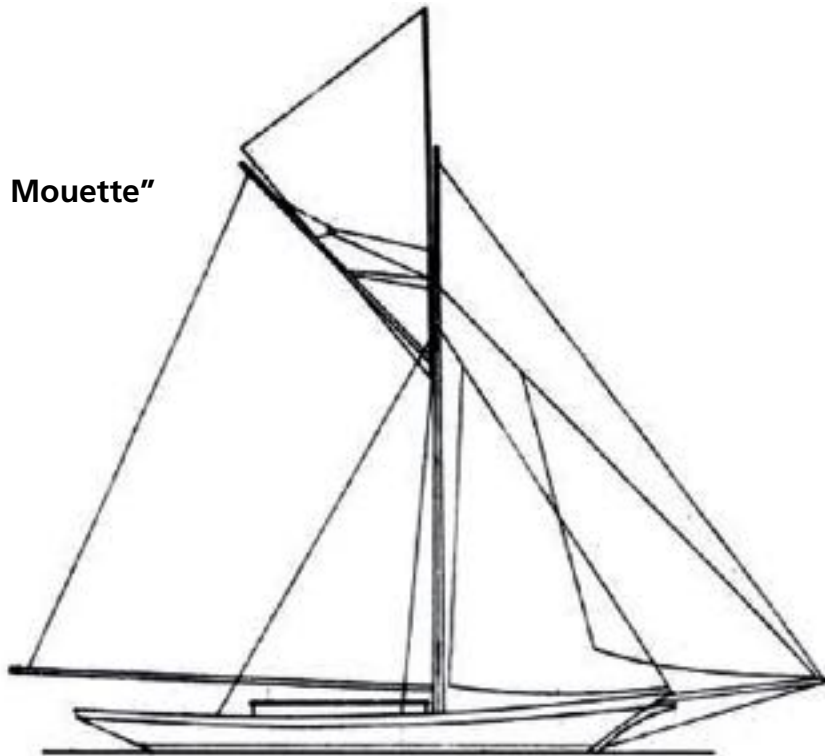


Af Stig Ekblom

Da Connie og Frank Bøgh købte dette smukke, gamle fartøj i 1995, gav Frank sig straks i kast med at genskabe bådens oprindelige runde krydserhæk. Bestræbelsen var lige fra starten at føre båden tilbage til noget nær dens oprindelige udseende i 1895, som da den gled ud fra Eggert Benzons eget værft i Nykøbing Falster. Det temmelig dominerende doghouse skulle ombygges, og det var meningen at en gaffelrig som den oprindelige skulle erstatte bermudariggen.

I tidsskriftet "Idræt"s omtale af stabel afløbningen i 1895 fortælles, at fartøjet er bygget som lystsejler, ikke som kapsejler, til proprietær G. Quistgaard, og den sammenlignes med Ado von Lindholms kapsejler "Urania" fra 1893, tegnet af Colin Archer.

Helt i overensstemmelse med tidens lystsejlsstil var båden indrettet med "folkerum" i forskibet med to sofakøjer og pantry. Her boede den hyrede besætning på turene, adskilt fra ejeren og passagererne – og de stod så også for serveringen ombord. Ofte var en "fast mand"



Den originale rigtegning til "La Mouette". Båden opgives til oprindeligt at have ført 140 m² i gaffelriggen. Kommer vi til at se hende så smukt klædt på igen?

Til venstre: Et billede fra tidsskriftet "Idræt" udgivet i 1895. Bådens skønne former og de lodrette baner i gaffelstorsejlet står tydeligt frem. Billedet er taget under en KDY-kapsejls i 1895, hvor "La Mouette" slog "Princess", der senere blev kongens båd med navnet "Rita"

ligeftrem indkvarteret i båden under hele sæsonen, hvor han passede, reparerede, polerede og lakerede båden efter behov – og stod så selvfølgelig til rådighed for småture.

Båden opgives til oprindeligt at have ført ca. 100 m² i gaffelriggen, og at have en overaltlængde på godt 13 meter med et displacement på 9 tons. Den har altid sejlet under sit første navn, "La Mouette", der på fransk



Frank tog hårdt fat efter overtagelsen. Skanseklædning, doghouse og spejlet blev demonteret – og mange store reparationsopgaver er siden blevet løst



Da Frank og Connie overtog båden, var den spejlgattet – den smukke krydserhæk var blevet savet af, men som billedet viser, fået en smuk ny hæk tilbage helt ligesom den oprindelige – så hun har altså kun godt 10 år på denne bag.

betyder "Fiskemågen".

Desværre har indtrufne omstændigheder, bla. sygdom og manglende halplads, sat projektet i stå gennem et stykke tid, så Frank, som nu er 76 år, vil meget gerne overlade projektet til nye kræfter. Der er er



"La Mouette", som hun så ud før 1995, liggende i Skærbæk Havn. Klyverbommen er forkortet, bommen ligeså, båden er bermudarigget og der er bygget et noget klodset doghouse på. Hækken er skåret af og gjort til spejlgat, men bådens smukke spring og den allerede i 1895 lidt gammeldags klipperstævn tager sig smukt ud.

blevet udført rigtig meget og flot arbejde, men der mangler da en del endnu, før "La Mouette" kan komme ud at sejle igen.

Vi må håbe at en ny ejer kan og vil videreføre Franks store og kompetente restaureringsarbejde. Dette ualmindelig smukke og historisk interessante fartøj fortjener mange år endnu på vandet.

Se annoncen på DFÆLs hjemmeside under Annoncer/ Red en båd.

Læs mere om båden på DFÆLs hjemmeside under Artikelbasen/Både.

BÅDPLADSEN 2

Vi startede sidste nummer en ny føljeton med en række herlige småfortællinger, som Jens Nørgård Pedersen, ejer af Østersø-seksmeteren "TEJSTEN", har opsnappet gennem sin mangeårige færden på KAS' bådplads.

Vi skal samtidig viderebringe Jens' opfordring til at flere indsender beretninger af samme art. Fortællingerne bliver bragt i portioner her i bladet, og til sidst vil de alle være at læse på DFÆLs hjemmeside under "Artikel-basen".

AND

Lodsen & Lodsinden voksede op i Hellerup, hvor deres forældre var naboer. Lodsens far var skibsfører på en kabeldamper fra NKT. Man måtte ikke have familie med, så han sad som seksårig i klædeskabet, og kom først frem da Kielerkanalen var passeret på vej til Kina. Sejlede derefter som matros med ekspeditionsskibe til Grønland og senere som 1.styrmand på dampere jorden rundt.

Da de fik tvillinger, gik han iland, blev lods og købte And. Familien boede i en lejlighed ved Nordhavn Station, hvorfra man kunne se lodsstationens signalmast. De kørte på Raleigh model 1930 og gik begge med kedel-dragter, lodsens i blå, lodsinden i khaki. Som pensionist lodsede han de store skoleskibe.

Vi sejlede engang i Bøgestrømmen med TEJSTEN, med slæk skøder for ikke at gå på grund med krængning, da vi blev passeret af AND. Lodsinden råbte:

Følg efter os, vi har lods ombord vend om, vend om, vi står...

TELOS

Harry var sømand, men gæet i land som havnearbejder i Københavns Havn. Han gik i sømandstrøje og holmens bukser. TELOS, der var en gammel frederikssundsjølle bygget i eg, stod med tag af brædder beklædt med brugte offsettrykplader. Vinteren igennem kom Harry forbi og gik op i båden for at ryge en pibe tobak i

kahytten. Der lå tændstikker på bordet og hvis de kunne tænde, var ventilationen tilstrækkelig.

Harry og hans kone boede i båden hele sommeren i Humlebæk Havn. Da han ikke mere kunne "mærke suset når Telos lagde kinden til", solgte de båden og købte en campingvogn, som de så boede i på bådpladsen i Humlebæk.

MARITA

Den gamle tandlæge blev som nyuddannet gift med en pige fra Fejø, datter af bådbygger Mortensen. Han byggede i 1935 en spidsgatter i mahogny efter egen tegning som bryllupsgave til de nygifte. De sejlede derefter hvert år til Fejø på ferie. I skuret havde de en lille mahognyslæbejolle, som blev fyldt med æbler og slæbt hjem til Svanemøllen.

Begge gik i khaki kedeldragter og kørte på Raleigh model 1930 med cykelkurv. De var langt over de 80 år, da vi efter søsætning lå side om side i klargøringsbassinnet og lænsede. Fruen kom kørende med stearinlys i cykelkurven. Man forlader ikke en synkende båd, og lyset er rart at have, når man skal sidde oppe og pumpe hele natten.

William klarede det dog med bøgesavsmuld: En kasse monteret på en stang og med låg af presenning stødtes ned under båden. Når den trækkes op glider låget til side, og savsmuldet følger med vandet ind og sætter sig i de utætte nåder.....

NAN

Niels Bech var af skibsrederfamilie fra Svendborg. Han gik i khaki overall, lyserød skjorte og kørte på grøn Raleigh med cykelkurv. Han havde altid et spejlreflekskamera hængende om halsen. Når han cyklede fra sin lejlighed nær Skovshoved til arbejdet som arkitekt i Kunstakademiets bygningsforvaltning på Charlottenborg, fotograferede han igennem alle årene de samme steder: Strandvejen, Svanemøllen, Nordhavnsværftet, Toldboden,

B&W, Holmen, Nyhavn. Han havde et fotoarkiv med flere tusind billeder fra Smålandsfarvandet, Ghana og Københavns Havn. De er nu på Moesgård Museum sammen med Niels Bechs etnografiske samling fra Afrika.

NAN var en lille spidsgatter med selvlænsende cockpit, ultramarinblåt fribord, hvid vandlinie, rød bund, gråt dæk og hvidt ruf.

Hvert år blev der skrevet NAN KAS med guldgrund på agterenden: Der blev pålagt bladguld, og skygget med sort cykellak. Jeg har adskillige år haft fornøjelsen af at skygge.

Når Niels Bech strøg NAN med bundfarve, sad han på en klaverbænk.

På pladsen gik han i ferniserede hollandske træsko.

Nogle år hvor han arbejdede i Ghana stod NAN på land:

Lodsinden malede to store bogstaver med rød bundfarve på fribordet: FY

Chr. Møllers efft.,

var skibsprovantering, men havde også sejlmagerværksted, hvor der blev syet presenninger til rederierne og industrien. Der lå store presenninger i groft vævet hørdug over kuldysterne ved siden af Svanemølleværket. Mange af bådene på pladsen havde tilsvarende vinterpresenninger, TEJSTEN har stadig en faconsyet i grøn lastvognsdug fra Chr. Møllers efft.

Foruden presenninger til lastluger og redningsbåde syede de også forklæder, muleposer, arbejdshandsker m.v. til rederier, værfter, jernstøberier, bryggerier og glasværker.

På værkstedet havde de et stort lager af skabeloner til påmaling af skrift på presenninger: ØK, B&W, Carlsberg, Holmegaard.....Det er alt sammen brændt for år tilbage.

Jens Nørgård Pedersen, TEJSTEN



REPARATION & OMBYGNING BÅDBYGNINGSKONSULENT

Bådebyggeren tilbyder:

Aptering
Forsikringsskader
Skibstømrerarbejde
Totalrenovering
Snedkerarbejde

Bådudstyr
Brandsikring
Kalfatningsarbejde
Konsulentbistand

Speciale:

Forbukkede svøb –
klar til montering
Ristværk af teak og ask
Ilægning af motiver –
luger, døre, borde etc.
Kobbersøm og klinkeskiver
Rustfri bolte, skruer etc.
Finsktjære og tjærekit – alt
til faget hørende

Savværket tilbyder:

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

SUNDSHØJ BÅDEBYGGERI

v/Arne Wahl



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

Restaurering af Victoria – Del 8

Af Vidar Illum

Der har været travlhed med husbåde, fiskekuttere, færger, lystbåde og så selvfølgelig Victoria i Gilleleje Bådebyggeri og vi har fået rykket på den del ting.

Lønningsliste

Efter fugningen og slibning af teaktræsdækket blev der lavet afslutninger mod fribordet med kantlister og løngangslister med fine små spygat i mahogni. Kantliste til hækken blev lavet i lamineret mahogni, og afslutning blev super fint.

Smeden

”Terser” som han kaldes på værkstedet er smed hos Gilleleje Bådebyggeri og han har haft travlt det sidste stykke tid. Han har svejset et nyt stævnbeslag i rustfrit stål efter min papmodel. Beslaget blev så kørt til gørtleren som polerede det op – så nu nænner man næsten ikke, at sætte det på. Så har han lavet ny dieseltank igen efter min papmodel samt beslag til roret, stævnrørret samt nyt motorfundament og mange andre fine ting.

Det er altid en fornøjelse, at arbejde med rigtige dygtige fagfolk.

Motor

Den gamle motor var blevet solgt langt tid før jeg købte Victoria, så vi måtte ud og købe en ny.

Valget faldt på en lille Yanmar indenbords dieselmotor med 8 HK. Som sagt fik vi svejset et fint motorfundament, som blev placeret lige ved nedgangen til kahytten.

Ror

Da jeg overtog båden var der et nyt ror lavet i krydsfiner beklædt med glasfiber, det var så tungt, at der skulle to mand til bare at løfte det. Formen af det var heller ikke korrekt, så Jørgen Jensen lavede et nyt i eg med den rigtige form. Problemet var så bare med et massivt ror er,





at det kan "slå sig" og det var blevet meget tykt for at opnå styrke. Da tredje gang er lykkens gang, besluttede vi derfor, at lave et nyt ror med en rorstamme i rustfrit stål som blev integreret med den originale rorpind fra år 1918. Det er så heller ikke "bare lige", men Niels og Terser var de rette folk på opgaven.

Lak

Vi var nu langt om længe klar til, at kunne begynde lakeringen efter en hel del slibearbejde.

Det første lag var halvt lak og halvt fortynder som trængte godt ind i træet.

Efter denne behandling havde de små fine "fimrehår" i træet rejse sig, og så skulle der slibes igen.

Så blev der bygget lag på lag af lak på med mellem-slibninger. Jeg kæmpede dog lidt med temperaturen i bådhallen som ikke var høj nok og så måtte jeg fortynde mig ud af det. Men der er langvej endnu til de 7-8 lag lak (Epifanes).

Dørk

Niels gik i gang med en ny dørk i teak. Der skulle laves tre sektioner, en langsgående og to sidestykker.

Jeg skulle hilse og sige, at det ikke er "bare lige", at lave risteværk i teak. Men med bådebyggerens fagkundskab og tålmodighed blev resultatet selvfølgelig super flot.

Forsættes...



Stor interesse for at snakke linolie og sundt vedligehold

Af Simon Bordal Hansen

Forfatter til bogen "Et linoliesystem for træbåde"

Der er stor interesse for at diskutere et mere sundt vedligehold af de klassiske træbåde. Og det er jo netop hvad bogen "Et linoliesystem til træbåde" handler om. Den udkom sidste år på DFÆLs forlag.

Først i det nye år holdt Københavnske Træsejlere et særdeles velbesøgt arrangement om emnet, hvor man kunne fornøje sig over, at træbådsfolk fra såvel DFÆL som TS deltog. Flere møder er på vej, bl.a. den 10. marts i Hobro og den 18. marts i Næstved. Vikingeskibsmuseet er også ved at arrangere et internt møde om emnet.

Nogle tror, at linoliesnak er en slags venden-tilbage-til middelalderen. Træbådsfolkets fundamentalister. Jeg får ind i mellem den slags hint fra folk. "Det skal jo ikke være musealt", sagde en aktiv DFÆLer til mig for nylig.

Så at argumentere for linolie kan nemt blive til noget meget mere, nemlig en diskussion om, hvad vi egentlig vil med vores fine gamle fartøjer.

Sådan blandes eller rives farven i olien på et professionelt valsværk. Kogt linolie og pigment arbejdes til en absolut homogen tyk pasta, som derefter kan fortyndes med kogt linolie til maling.



Jævn fugtkvote er nøgleordet

Et linoliesystem til træbåde hviler på den grundantagelse, at en træbåds konstruktion holder bedst, hvis der er så lille fugtvariation i træet hen over året som muligt. På et



Pigmentet Hæmatit blandes med kogt linolie og bliver til jernmønje, den vigtige primer i linoliesystemet



Sprays bund primes med jernmønje.

nybyggeri kan man vælge at forsegle hele konstruktionen i epoxy. Så bliver den absolut vandtæt og der sker ingen fugtændring i konstruktionen. Men på ældre både er det ikke en option. Så hvad gør vi her, for at få lille fugtændring? Forestillingen om, at gamle både skal være godt sprukne ved søsætningen og helst skal stå i vand til dækket en uges hænges slet ikke sammen med ønsket om at bevare selv samme båd. Metoden er den sikreste metode til at ødelægge båden.

Svaret er i stedet at fylde træet mest mulig med noget, som holder vand ude. Og at beskytte overfladen vel bagefter. Men på den anden side vil vi ikke risikere at lukke fugt inde i træet, så kravet til såvel imprægneringen som overfladebeskyttelsen er, at det tillader fugt at slippe ud men ikke ind.

Derfor vælger jeg linolieprodukterne

Linolieprodukter kan opfylde dette krav. Det kan de mere moderne alkydprodukter eller endnu mere moderne

produkter ikke. Så de har kun én mulighed, at holde overfladen så tæt og stærk som mulig.

Det går godt, så længe der ikke er fugt i træet, som vil ud. Men er der det, skaller malingen eller lakken.

Derfor bliver linolieprodukterne en spændende mulighed for at styrke vedligeholdet af træbådene. Og i linoliesystemet er der forslag til sammenhængende beskyttelse helt inde fra imprægnering og ud til den yderste beskyttelse – malingen eller lakken (fernisen). Undervejs kommer behovet for at tætnes revner og at spartle huller også med. Og muligheden for at lime reparationer.



Den klassiske dæksfarve, cromoxydgrøn og hvid. Var også vældig populær hjemme i køkkenet i samme periode. Køkkenfarver og dæksfarver fulgtes ad.



Saxon ny lærredsdæk blev imprægneret med linolie og malet med linoliemaling, den klassiske cromoxydgrønne.





Bøtten med hvid linoliemaling og den gode anstryger. Første strygning er i gang.

Det er, hvad er et linoliesystem handler om. Og så en nok så vigtig dimension, nemlig at man selv genvinder kontrollen over de produkter, båden behandles med. Man kan ned i detaljen gennemskue og selv komponere indholdet i alle materialer – olie, maling, fernis, spartelmasse. Slippe for farlige opløsningsmidler og de opskruede priser.

Vi skal snakke æstetik

Men linolieprodukterne har ofte en anden overlade finish end de laklignende moderne materialer. Så derfor åbner det at snakke linoliemaling også for en debat om bevaringens æstetik. Hvis det er vigtigt for mig at bevare min træbåd sund, er det så også vigtigt for mig, at den optræder nogenlunde tidstypisk? Eller er bevaring og tidstypiskhed to adskilte emner?

Det blanke look er en æstetik fra 1950erne og frem. Men når båden er fra 1930..? Og hvorfor synes de fleste, at et dæk eller rufttag som bygges om med krydsfiner og glasfiber er i orden, mens det omvendt ikke er i orden at pille alle bordene af og lave en rib-kravel-løsning med epoxy? Tja, bevaringsæstetik er flydende, som linolien.



Den flade brede pensel kan man bruge til at glatte efter med. Så kan man næsten slippe af med penselsporene. Modleren er for den øvede.

Deltag i debatten på tværs af DFÆL og TS

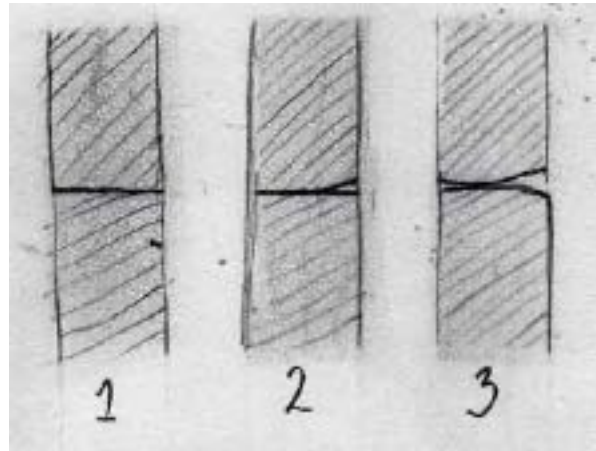
Jeg håber mange flere vil deltage i møderne om Et linoliesystem til træbåde. Og jeg glæder mig rigtig meget over, at bogen finder vej ind ikke kun i DFÆL men også i TS. Der er jo ingen forskel på at bevare træ og at diskutere bevaringsæstetik for et gammelt brugsfartøj og for en moderne lystbåd. Løsningerne kan være forskellige, men at vi vil bevare de gamle både, er vi vel ikke i tvivl om?

Bogen udkommer her i foråret på svensk, og det første arrangement med linoliedebat er allerede ved at være på plads i Stockholm til efteråret. Der er vedligeholdet med den eminente og billige olie meget mere udbredt, men det er tilbøjeligheden til at ville amerikansk glimmeræstetik à la 1950erne også, selv på skærgårdskrydsere fra 1920. Så det bliver rigtig sjovt at udfordre broderfolket.

Simons bog kan købes gennem DFÆLs forlag, både som almindelig bog eller som E-bog. Find den på DFÆLs hjemmeside



Ringpenslen, her en billig udgave, kaldes også for zinkanstryger. Det er basispenslen.



Sådan skaber hård spartelmasse og moderne hård maling skader i nådderne over tid.



Blokkene af ask står i kogt linolie hele vinteren. Eneste overfladebehandling.



J-148 – en Juniorbåd med historie

Af Kim Hegn Hansen

I forsøget på at finde frem til de mange tidligere og nuværende ejere af Juniorbådene, blev ejeren af J-148 i foråret 2014 lokaliseret til Assens. I løbet af den første korte telefonsamtale blev det klart, at der bag det igangværende projekt om en renovering af båden havde været mange tanker og bekymringer. Ejeren Lennart, der er håndværksuddannet, har i mange år drevet egen virksomhed, hvis fokusområde har været renovering af ældre ejendomme, men fra tid til anden har der også været plads til en træbåd, der trængte til et par nye bord. Derfor har der altid været et veludstyret værksted, der også ville kunne danne en ideel ramme for en renovering af Juniorbåden.

Lennart havde som ung haft en kragejolle, men da tiden på vandet ikke stod mål med den tid, som det tog at vedligeholde den, blev den for mange år siden solgt. Som tiden gik, fik Lennart mere og mere lyst til igen at eje en båd, og han havde altid haft et godt øje til KDY-15 m² Juniorbåden, som han mener, er en af de kønneste og mest charmerende både, der findes. Den har også den helt rigtige størrelse, så man både kan overskue at istandsætte den og senere overkomme den løbende



Lennart i båden – med ruffet afmonteret. Så kunne han komme til med udskiftning af bundstokke, svøb og bjørn – men der kom nu også nye dæksbjælker og dæk til...

vedligeholdelse, som sådan en båd jo også kræver hvert år. Uden sidstnævnte ville båden jo hurtigt forgå, og så ville det hele jo have været skønne spildte kræfter. Dertil kommer, at priserne på Juniorbåde er blevet til at have med at gøre, så man får i dag meget båd for pengene.

Inden J-148 for ca. 15 år siden blev overtaget fra en ung mand på Midtfyn, blev der foretaget grundige undersøgelser af, hvilken Juniorbåd, som det ville være overkommeligt at renovere og få på vandet igen. Under mangen en tur rundt i Danmark er vejen faldet forbi en Juniorbåd, der blot stod og forfaldt i et buskads eller på en havn i provinsen. Den helt rigtige båd har dog indtil da aldrig vist sig. Der havde på sin vis aldrig været noget hastværk med at få købt en båd, da et hektisk arbejdsliv alligevel ville forhindre, at båden kunne istandsættes med det samme. Tanken havde hele tiden været, at når den rette båd dukkede op, ville den kunne sættes i værkstedet, og så var projektet klar til start den dag, hvor pensionisttilværelsen indtraf, og hvor tiden var til det. Skulle der inden da vise sig en mulighed, var det jo blot at starte så småt. Der skulle formentlig også planlægges en del, så de rette materialer var tilstede, når renoveringen skulle i gang, så det gjorde nok ikke noget, hvis man havde god tid til forberedelserne.

Pludselig en dag annonceres J-148 "til salg" i "Gul & Gratis", og båden kunne overtages mod en symbolsk betaling. Ejeren blev straks kontaktet, og båden måtte hastigt inspiceres. Den så ved første øjekast ud til at være i en rimelig stand, og udover mast, bom og to stel sejl, medfulgte der også et klassebevis, hvoraf det fremgår, at båden på et tidspunkt har været ejet af Kongelig Dansk Yachtklub. Udover at klassebeviset også fortalte, at båden var blevet bygget af Georg Holm i Helsingør i 1950, fulgte der ikke yderligere oplysninger med, så hvordan båden nu var havnet på Midtfyn, var og er fortsat en gåde. Det kunne jo være interessant at kende lidt mere til bådens historie ...

En vognmand transporterede herefter båden til værkstedet ved Assens, hvor den nu skulle gennemgås nær-



Det fornemme træarbejde på J-148 gør indtryk

mere. Selvom det oprindeligt var meningen, at bådens renovering skulle have afventet pensionisttilværelsen, fik nysgerrigheden overtaget. Hvor meget skulle der mon laves ved den, og hvad ville det være nødvendigt at udskifte? – Desværre viste det sig, at båden havde flere skavanker, og det blev derfor besluttet at afmontere såvel ruffet som dækket, men derudover blev der i første omgang ikke gjort mere ved båden.

Da pensionisttilværelsen begyndte for et par år siden, var det blevet tid til at gå i gang med det planlagte projekt. Der havde i den mellemliggende periode været brugt lidt tid til at få vurderet, hvilke materialer, der skulle bruges til renoveringen, og da ikke alle disse materialer

er tilgængelige i det nærmeste byggemarked, havde den tid været en rigtig god investering. Plankerne til de nye bord var blevet købt fra en virksomhed i Aabenraa, der handlede med skibstræ, og der var også brugt en del tid med at finde andre af de materialer, der skulle anvendes.

Det var nødvendigt at udskifte samtlige bundstokke og bjørnen agter i groet eg samt 20 styk svøb i ask. Derudover blev 15 meter bord udskiftet med nye i tysk lærk. Alle skibsspir i kølen og stævnen er skiftet til rustfrie skruer. Dækket er lagt oven på nye dæksbjælker i lærk og eg i 9 mm marinefiner og derpå pålagt epoxy. Der er nyt ruf med karme i mahogni.

Lennart har fra sit arbejde i sin virksomhed stor viden om fordelene ved anvendelsen af linolie i forbindelse med bevaring af træværk, så det har ligget lige for, at





Nu ligger "Pirat" i Assens Havn

ilagt opdriftsmiddel: Polystyren: 150 dm³ forrest og 170 dm³ agter.

I begyndelsen af maj 2014 var båden endelig færdig og klar til at blive sat i vandet, og den fik en plads i Assens Marina, hvor den har ligget hele sommeren. Båden bærer i dag navnet "Pirat", som også var dens navn under Kongelig Dansk Yachtklubs ejerskab.

Det er i løbet af sommeren blevet til mange gode ture, og det har været skønt at opleve den skønne klukkende lyd fra bølgerne, som den klinkbyggede konstruktion fremtvinger, når båden "skærer" sig gennem vandet. – Men glæden ved at renovere båden var nu engang en endnu større oplevelse. Det er derfor nu spørgsmålet, om det er tiden til at overveje, om en anden Juniorbåd skulle have samme chance for at komme tilbage på vandet. – Det må tiden imidlertid vise ...

Vi kunne fra Juniorbådsregisteret bidrage med oplysning om bådens første ejer, idet Hellerup Sejlklubs juniorblad Junior-Jollen i februar 1950 skriver, at Georg Holm havde bygget båden til sig selv, men at han alligevel solgte den til to Hellerup-sejlere. Det er tillige kendt, at båden midt 60-erne var hjemmehørende i Svendborg, hvor præsten ved Sct. Nikolaj Kirke var ejeren. Båden bar derfor navnet "Nikolaj". – Men det meste af J-148's historie mangler jo fortsat, så det er håbet,

J-148 også skulle behandles efter denne metode. Der er indenbords først smurt med linolie og derefter linoliemaling. Udenbords er der for at få en tilstrækkelig slidstærk overflade brugt alkyd emalje. Alle beslag til mast og dæk har Lennart selv fremstillet i rustfrit stål. – Båden har fået

at alle tidligere ejere og brugere af båden vil vende tilbage med oplysninger/fotos (kan sendes til juniorbaads.registeret@gmail.com). – Der er i registeret også oplysninger om nogle af de kapsejladser, som båden har deltaget i.

Mere om Juniorbådene

Sydstævnnet 24. juli 1949

Af Kim Hegn Hansen

I dette projekt har der indtil nu været kontakt med mere end 1.000 nuværende og tidligere juniorbådsejere og -sejlere, og i langt de fleste tilfælde resulterer det i nye oplysninger, fotos eller kontakt til andre interesserede. Selvom der er enkelte, der henvender sig uden, at de forinden er blevet kontaktet, hører det til sjældenhederne. Nye oplysninger findes primært ved opsøgende arbejde, og i visse tilfælde støder man på lokale ildsjæle, der også brænder for at finde og bevare historien om vore træbåde og det liv, der var omkring dem. Disse

ildsjæle er guld værd for projektet – så en stor tak skal lyde herfra !

Det er i de fleste tilfælde ikke nogen let sag at finde frem til bådenes historie, og især klubbådenes historie er svær at opspore. Alle danske sejklubber er ved mailing gennem det seneste år blevet opfordret til at bidrage med oplysninger, men desværre er kun få vendt tilbage med oplysninger.

I forbindelse med eftersøgningen efter oplysninger om Sejklubben "Snekken" – Vordingborg's tre klubbåde, opspores bagmanden til Ravens Café. Denne er et frivilligt initiativ, der hver lørdag formiddag tilbyder et frirum for



Et skønt foto kom fra en ildsjæl i det sydsjællandske Og minsandten om ikke netop J-99, Kims oprindelige juniorbåd, var med på billedet





Lige inden redaktionens slutning modtog Kim dette billede af Ole Grønlunds ærespræmie, som han vandt ved Sydstævnet i 1949. Der kommer meget frem, når man graver ihærdigt.

klubbens medlemmer, og der spores en stor interesse for at hjælpe med projektet. De lokale kræfter har igennem flere år forsøgt at få fastholdt nogle af de minder, som de tidligere juniorer har, og det har bl.a. resulteret i beretninger fra to tidligere juniorsejlere. Disse blev kort efter tilsendt, og den ene indeholdt bl.a. oplysninger om klubbådene. J-numrene manglede dog, så det lå lige for, at det ville være nemmest at tage telefonisk kontakt med Bent, der havde skrevet denne beretning.

Bent huskede navnene (men ikke numrene) på de tre både, samt at han under en kapsejladts sejlede i J-97 "Panther", som han i 1949 havde lejet i klubben. Juniorafdelingen var blevet startet i 1946, men efter at en dreng efterfølgende druknede i en af klubbådene, besluttede man at lukke afdelingen og i stedet udleje bådene til lokale sejlere. Ud fra vor samtale lykkedes det at identificere de tre både, som i klubbens ejertid ikke havde noget klassebevis. Under samtalen nævnte Bent, at han i sit fotoalbum havde et godt foto fra en kapsejladts i 1949, hvor han ligger forrest i feltet. Uden at vide, hvor godt dette foto er, og hvilke både der er med, blev Bent opfordret til at få dette foto scannet, og han kunne formentlig få hjælp fra de lokale kræfter i klubben.

For nylig lå dette skønne foto i mailboksen, og udover et fantastisk syn var det også en stor overraskelse at

konstatere, at J-99, der jo er den egentlige årsag til hele projektet, deltager og kan ses midt i feltet. Det er taget i forbindelse med en kapsejladts – kaldet Sydstævnet – i Guldborgsund 24. juli 1949, og der var deltagelse af adskillige Juniorbåde fra Hellerup Sejlklub, der var på sommertur til Smålandsfarvandet. – J-99' søsterbåd J-100 fra Sejlforeningen Vikingen i Nykøbing F deltog også, og da juniorafdelingen dette år blev nedlagt, kom J-99 i 1950 til Hellerup Sejlklub, hvor den var i 7 sæsoner. I alt deltog 12 Juniorbåde – herunder én privatejet – i Sydstævnet. – Læs mere om kapsejladtsen på web-siden.

Selvom et enkelt foto og et par beretninger måske ikke viser mulighederne, så er det trods alt et rigtig godt eksempel på, at der findes spændende oplysninger ude i de små hjem, og at en lokal indsats kan være af afgørende betydning for, at man får bevaret sejlsportens historie og får den frem i lyset. Det er heldigvis ikke det eneste eksempel, men det er et rigtig godt eksempel på, at det nytter at gøre en indsats.

I dette tilfælde er det Juniorbådens historie vi søger, men det kunne jo ligeså godt have været din båd, der var blevet forevigtet af en privat eller professionel fotograf. Måske kunne dette eksempel være et forbillede for en struktureret indsats for at få indsamlet og bevaret de mange "minder", der ellers ender i affaldstønden ...

Tilbud fra DFÆL-Shoppen

**Der er blevet luget
ud på lageret, og vi
kan tilbyde flotte,
kvalitetsprodukter**



Stander
Onesize
60 kroner

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



Toilettaske
85 kroner

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



Kasket
Onesize
85 kroner

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



Damejakke m. for.
Broderet DFÆL logo
M, L, XL
Tilbud
kun 399 kroner

Send din bestilling til

Catja Beck-Berge

Læssøesvej 17 A,
3000 Helsingør
Mobil 40263839
cbb@defaele.dk



Herrejakke m. for.
Broderet DFÆL logo
L, XL, XXL
Tilbud
kun 399 kroner

På tur med 12 meteren 'Anita'

Af Vidar Illum

Jeg var så heldig at blive inviteret med på en tur med den tyske Anita 12mR fra København til Oslo i september 2014. Invitationen kom fra Niels Andersen fra Gilleleje Bådebyggeri, som hjælper mig med at sætte min 7mS i stand. Niels, der har lavet en hel del arbejde på den tyske 12 meter, herunder bl.a. skiftet klædning og lagt ny motor i, mente, at det lige måtte være noget for en "Meterbåds-tosse" som mig.

Besætningen bestod af Niels og mig, fem tyskere, heriblandt doktor Joachim, Martin, som var vores kok og sidst men ikke mindst Toni, som er australier. Vi blev derfor hurtigt enige om at tale engelsk ombord, hvilket også gik helt fint.

Derhjemme meddelte jeg min kone, Hanne, at jeg tog ud og sejle en to-tre dage. Alligevel endte der dog med at gå en uges tid, før jeg var hjemme igen, nå men, sådan kan det jo gå. Vi påmønstrede Anita, som lå ved Amaliehaven ud for Amalienborg, og det skulle senere

vises sig, at vores tur skulle gå fra det ene kongelige til det andet kongelige.

Op langs den svenske kyst

Første stræk gik fra København til Hallandsåsen i Sverige. Her ankom vi sent om aftenen, og så gik Martin ellers i gang med at trylle i køkkenet. Vi fandt nogle borde og bænke og sad hele aftenen på kajen og hyggede os. Næste stræk var til Göteborg, hvor vi lagde til ved siden af den danske bark "Viking", som min farfar i sin tid har sejlet jorden rundt med et par gange. Da vejret var helt fantastisk, og Göteborg er en spændende by, besluttede vi at blive en dags tid, hvor vi hyggede os på caféer om eftermiddagen.

Næste morgen sejlede vi ud gennem Götakanalen i tyk tåge. Niels forsøgte at overtale tyskerne til at sejle indenskærs, men de var nervøse for klippeskærene og valgte derfor Skagerak. Den beslutning kom til at "hævne sig, da vi senere på dagen sejlede ind i et ordentligt blæsevejr. Jeg havde rortjansen, da vi ramte en "sort



Turen med Anita begyndte ved Amaliehaven i København og indebar et besøg i Göteborg ved barken Viking



Selv en 12 meter er lille, når havet er stort

mur” af skyer. Vi kunne hverken se land eller andre skibe for den sags skyld, og med ét blev vi kastet rundt i bølgerne. Selvom man sejler med en meget stor 12mR, er man lille i det element, og enkelte besætningsmedlemmer måtte da også ud og ofre til havguderne. Efter et par timer kom vi ud på den anden side af fronten, hvor der igen var sol og fantastisk vejr. Om aftenen ankom vi til Fjällbacka. En fantastisk by, som nok mest er kendt fra kriminalromanerne af Camilla Läckberg.

Efter vores vippetur i Skagerak var der sjovt nok pludselig stemning for at sejle indenskærs, så næste morgen havde vi den mest fantastiske sejlads i skærgården, hvor vi så sæler og oplevede en fantastisk natur. Hen mod aften krydsede vi den norske grænse, hvor vi måtte skifte til norsk gæsteflag. Vi sejlede et stykke op i Oslofjorden og lagde til i den lille by Son, hvor Martin om aftenen igen diskede op med kulinariske lækkerier.

En kongelig kajplads i Oslo

Næste morgen var det overskyet og lidt gråt, da vi satte kursen mod Oslo. Efter nogle timers sejlads nåede vi frem til Oslo, hvor vi begyndte at lede efter en havneplads, men nu er det ikke bare lige at smide en 12mR ind et eller andet sted. Pludselig fik vi øje på en ledig plads i inderhavnen. Ganske vist var der en rød løber på pladsen, men vi valgte alligevel at lægge Anita derind. En mand i jakkesæt med et par gravhunde hjalp os med for tøjningen. Han nævnte godt nok, at den plads var forbeholdt det norske kongehus, men gik så ind i sejlklubben igen.

Vi havde altså lagt os på kongehusets plads i KNS,

FAKTA om Anita

Anita er en 12mR, der er bygget af Abeking og Rasmussen i 1938. Den er bygget af mahogni på stålsplanter, og er 21,57 meter lang, 3,6 meter bred og vejer ca. 27 ton. Den bliver på et tidspunkt rigget om til en Yawl med to master. Først i 2012 lagde Niels motor i Anita. Den har med andre ord sejlet frem til 2012 uden motor, så det må have været en dygtig besætning, der har kunnet lave havnemanøvrer med en 12mR for sejl.



Kongelig Norsk Seilforening. Så kom der en anden mand, som Joachim snakkede lidt frem og tilbage med. Det endte med, at vi fik lov til at blive liggende, fordi kongehusets skib var ude og sejle.

Spørgsmålet var så bare – hvem den første mand i jakkesæt med de to gravhunde mon havde været? Hmmm... det fik vi ikke svar på. Men sådan sluttede vores fantastiske tur fra det ene kongelige til det andet kongelige.

RITA IV på vandet igen

Af Vidar Illum

I forlængelse af min artikel om "jagten på RITA IV" var det med stor glæde jeg kunne læse, at RITA IV igen er kommet på vandet.

Dacid Viera og Miguel Ministro fra "Absolut Projects" i Portugal er mændene bag restaureringen.

Båden kom til deres værft i 2012 hvor den har gennemgået en total restaurering.

Kong Christian den X fik i 1926 bygget RITA IV, en international 10mR båd bygget på Thornycroft Værft i Københavns Sydhavn, hvor min morfar Ole Hansen som var med til at bygge den.

Kongen sejlede med den frem til 1930. Herefter blev den solgt til skibsreder A.P. Møller og omdøbt til "Karama", og i 1947 var den stadig i deres eje.

I 1950'erne bliver den sandsynligvis solgt til Californien i USA og her sejler den under navnet "Kalalau" i 1984.

I 2011 kommer den til "The Ocean Yacht Company" i England. De laver en del arbejde på den, men sælger den i 2012 videre til "Absolut Projects" i Portugal som har færdiggjort den her i 2015.

Dejligt, at endnu en dansk meterbåd er reddet.

Navn:	RITA IV
Type:	10mR
Sejl mærke:	D 1 (D10)
Bygge år:	1926
Længde overalt:	17,24 m
Længde i vandlinjen:	10.97 m
Bredde:	3,2 m
Dybgående:	2.22 m
Sejl areal:	133 kvm.
Vægt blykøl:	8 ton
Skrog:	Mahogni på stålskant.
Konstruktør:	William Fife III.



Med Kronborg om styrbord ...brodøds tælle –



Fra Museet for Søfart i Helsingør har vi dette foto af en Galease, der netop har været til stævne

Stævnet afholdes den 9.-12. Juli 2015, og udover vores klassiske stævne discipliner som kapsejads, festaftener, bedømmelser og hyggeligt socialt samvær, så er der også en masse spændende maritim kultur at gå på opdagelse i, og vi glæder os til at præsentere det endelige program i løbet af foråret.

Hold øje med DFÆLs hjemmeside, hvor nye oplysninger vil komme til

DFÆLs sommerstævne 2015 afholdes i Helsingør. Forberedelserne er i fuld gang i samarbejde med Helsingør Sejlklub, som glæder sig til at byde os velkommen



Det er ikke sikkert, at vores dommerskib til kapsejadsen bliver lige så imponerende. Men vi kan garantere for flere deltagere



Vi slipper da heldigvis for at betale Øresundstold, når vi anløber Helsingør til sommertræffet



DFÆL ønsker disse både og deres ejere tillykke med jubilæet i 2015

Alder	Bådnavn	Type	Byggeår	Konstruktør	Byggested
120 år	La Mouette	Kutter	1895	E.C. Benzon	E.C. Benzon, Nykøbing F.
90 år	Tat *	Spidsgatter	1925	G. Berg	J. Hansen, Skælskør
80 år	Corinna	Nordisk Krydser	1935	A. Witt	C.M. Nielsen og Co., Nyk. Falster
	Krabort	30 m2 spidsgatter	1935	M.S.J. Hansen	Viggo Hansen, Kastrup
	A.C.	30 m2 spidsgatter	1935	G. Berg	A. Petersen, Hou
	Snækken	45 m2 spidsgatter	1935	Tage Blum	Frimodt Nielsen, Lynæs
	Rinda	45 m2 spidsgatter	1935	G. Berg	Jens Hansen, Søby Bådeværft
	Skarven **	45 m2 spidsgatter	1935	M.S.J. Hansen	K. Thomsen, Kalundborg
	Elisabeth	Spidsgatter	1935	Arnold Nielsen (NOLD)	Viggo Hansen, Kastrup
	Marita *	Spidsgatter	1935	Emanuel Mortensen	Emanuel Mortensen, Fejø
	Pepita **	Spidsgatter	1935	G. Berg	Marinus Møller, Skælskør
	Hakahala	6 m R	1935	Knud H. Reimers	Kbh. Yacht og Motorbådsværft
	Luna VII	10 m R	1935	Sophus Weber	S. Weber, Gl. Hestehauge
	Lunkeren	SSA	1935		
70 år	Svea	Nordisk Krydser	1945	A. Slåby Larsen	Sundby Bådebyggeri
	Valoia	Spidsgatter	1945	G. Berg	Kbh. Yacht og Motorbådsværft
	Jeni	Int. 5 meter	1945	Knud Olsen	Brdr. Olsen, Præstø
	Fri *	Nordisk Krydser	1945	Robert Jensen	Sørensen og Dyrskiødt, Aalborg
	Maj-Britt *	Nordisk Krydser	1945	Henry Rasmussen	Henry Rasmussen, Svendborg
	Ebana	Østersø 6 meter	1945	Jac M. Iversen, Sverige	Østhammers Båbyggeri

Ejer

Connie og Frank Bøgh

Finn Wiberg-Jørgensen

Klaus Petersen

Keld Hoff Olsen

Carsten og Karin Jørgensen

Johan Gregersen

Finn Ihlemann

Erik Vrønding Nielsen

Ingrid Bærentsen

Niels A. H. Rasmussen

Jørgen Jørgensen

Solgt til Holland

Solgt til Tyskland

Solgt til Frankrig

Martin Hamborg

Jan Møller Olesen

Solgt til Tyskland

Solgt til Tyskland

Solgt til Tyskland

Solgt til Tyskland

*Jubilæumsbåden Corinna med ung
besætning i 1949*





Indkaldelse til DFÆL generalforsamling 2015

Forud for generalforsamlingen vil der være mulighed for spisning.

Kl. 12.00 serveres buffet. Pris kr. 199,-
Drikkevarer købes særskilt.

Betal venligst til personalet ved ankomst.

Tilmelding til buffet skal ske til Catja Beck-Berge på cbb@defaele.dk eller 40 26 38 39 senest 2. marts 2015

Søndag 15. marts 2015 kl. 14.00
Hotel Troense, Strandgade 5, 5700 Svendborg

Hotel Troense, Strandgade 5, 5700 Svendborg

Hotellet ligger i den idylliske, gamle skipperby Troense på øen Tåsinge, lige ud til det dejlige, blå Svendborgsund.

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:
Bestyrelsen foreslår vedtægtsændring:
§ 8 Generalforsamling.
Stk. 1 Generalforsamlingen, der er foreningens højeste myndighed i alle anliggender, afholdes hvert år inden udgangen af marts måned. Indkaldelsen annonceres som minimum på foreningens hjemmeside og med mindst 14 dages varsel.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år:
Bestyrelsen foreslår uændret kontingent
7. Valg af formand (formand er ikke på valg)
8. Valg af bestyrelsesmedlemmer.
På valg er:
Poul Klentz (villig til genvalg)
Carl Mangor (villig til genvalg)
9. Valg af bestyrelsessuppleanter.
På valg er:
Carl-Ove Thor (villig til genvalg)
Ole Toft Jacobsen (villig til genvalg)
10. Valg af revisor/revisorsuppleant.
På valg er revisor: Knud Isager (villig til genvalg)
11. Eventuelt.

Budget samt bestyrelsens beretning findes på
www.defaele.dk

Kalender

- | | |
|--|---|
| 27. februar - 1. marts
og 5.-8. marts | Boat Show, Fredericia |
| 10. marts kl. 19 | Foredrag af Simon Hansen om linoliens fordele. Lystfartøjsmuseum i Hobro |
| 15. marts kl. 12 | Generalforsamling på Hotel Troense, Svendborg |
| 5.-7. juni | Fjordsejlernes sommertræf på Orø, se www.fjordsejlerne.dk |
| 23.-25. maj | TS: Pinsestævne i Lemvig |
| 9.-12. juli | DFÆLs sommerstævne i Helsingør |
| 6.-8. august | Svendborg Classic Regatta, se http://www.classicregatta.dk |
| 8.-15. august | Øresundsugen 2015 – måske verdens største sejlsportsevent |
| 27.-30. august | Kongelig Classic 1855 – Flensburg-Åbenrå |

Nye medlemmer:

"Hængi", 20 m² Spidsgatter,
Ole Wichmann Larsen

Nordisk Folkebåd,
Torben Tolstrup

Ribe Træskibslaug

Verner Vestergaard

"Pirat", Juniorbåd,
Lennart Sloth

Kim Hegn Hansen,
Juniorbådsregisteret

Vupti – så nemt kan det gøres

Hvor mange af os har ikke siddet under båden mindst to gange om året og bikset med en alt for lille skruetrækker til den alt for store kærvi i bundproppen?

Det blev Eva Noer Kondrup (Passat) træt af, så hun spurgte sin teknisk begavede svoger Erik om en løsning. Ikke mange 5 minutter efter stod han med denne fuldendte gadget – en modificeret topnøgle, som man virkelig kan lægge kræfter i uden at smutte på kærven.

Erik har slebet en slids i møtrik-enden af en ½" topnøgle og sat et tilpasset stykke fladjern i – en punktsvejsning i begge sider, en efterslibning, og sagen er klar. Viele behændigheit, nærmest hexerei....



Specialværktøj der gør arbejdet lettere

Når nu proppen er kommet af



*Propperne fås også i
messing og rustfrit
stål*

Også en nem løsning til den besværlige bundprop.

Da jeg købte Nirvana for 19 år siden, havde den oprindelige ejer udstyret båden med en genial bundprop.

I mange år har jeg også tidligere kæmpet med fastsiddende prop, hvor kærven blev mere og mere udfordrende.

»Rollo-Tom«, som havde haft vores båd fra ny, var kontorchef på et gasværk, og der benyttede man noget bronze, som har meget tilfælles med sømetal, det er meget robust. I stedet for kærvi-proppen satte han en afslutningsprop i hullet. Udvendig har den en top, der kan drejes med en skiftenøgle. Det er meget nemt.

Gorm Boa



Stormmåge

Larus canus

Stormmågen er med sit melodiske skrig en af karakterfuglene ved de danske kyster. Ligner ved første øjekast sølvmågen, men er mindre og slankere bygget. Nærmer man sig dens rede, typisk på holme og småøer eller ved fjorde, letter fuglen på lang afstand og viser sin vrede og bekymring med konstant skrigen. Den trækker mod Vest og Sydeuropa i vinterhalvåret, men da får vi til gengæld besøg af dens mere nordligt bosatte artsfæller.

Foto: Steen E. Jensen

Kjøbenhavnske Tørsejlere

Tørsejladsaftener

5. marts kl. 19 i Frem. Meteorologi og vejrprognoser
Charlotte Bak (motorbåden INO)

Der er mulighed for at spise fra kl 17.30

9. april kl. 19 i KAS. Filmen Det gode skib Martha
(Tag en ret med fra Marthas univers til fællesbordet)



Lystfartøjsmuseet ved Danmarks smukkeste fjord

Lystfartøjsmuseet i Hobro rummer en lang række smukke og spændende fartøjer, ligesom afdelingen for aldrende motorer tænder gnisten i øjet hos gamle sejlere.

Nogle af fartøjerne står smukt skinnede i restaureret stand, mens enkelte står rå, så man kan studere bådenes konstruktioner og få indblik i det kæmpearbejde, det er at restaurere de gamle både.

Museet er et besøg værd for alle med interesse for sejlsport før og nu.

Åbningstiderne i sæsonen maj-oktober fremgår af



Nordjyllands Museers hjemmeside, men grupper fra fx sejlkubber er meget velkomne til et særarrangement også uden for sæsonen. Kontakt bestyrelsesmedlem i støtteforeningen Mogens Havsted 20 73 15 56.

Museets stolthed er yachten Silvana, som har fundet sin sidste kajplads i museets store bådehal, hvor den står med fuld rig og byder gæsterne ombord. Her får børnene lov til både at se og røre, og nede om læ får man et levende indblik i sejlerlivet, som det var engang.



**10. marts kl. 19
Foredrag af Simon
Hansen om linoiens
fordele. Lystfartøjs-
museet i Hobro.**

**Vi slår dørene op en
time før, så du kan
få et lille indtryk af
museet**



På kryds med en gaffelrigger

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

	1	DEL AF LANDET	OPHAL	TIN	2	MÅL	TRIM-LINE	GENNEM-SEJLINGS LØB	KURS	LYD	GRØN-SAG			ENG. KLOKKER	»LEDE-TRÅDEN«	RING	TOV-VÆRK
RUND-HOLT														SEJL			
LEDELSE																	
				6		HOT UDÅNDE			DYR TONE	1		NAVN				VINKEL	
												STØN				PAPIRET	
LILLE BID				HAVFUGL FORK.			7		2					KLAGE ROBE			
		ØBOERE FRUGT								FORSTAD							
										RED-SKABET							
DREN-GENS	3				4	SVENSK TRÆSORT			SEJLKlub VED KBH MØBEL				TRÆTTE				
						SSB D 5							STRØM				
NOT						SKRÅ					KAT						
SKIPPER-LØGN				INSTITUT RØG		8		DIREKTE					APOSTEL MÅLER	5			
ÆLDRE POL. PARTI			PIGE														
			STØJ														
3														4	DAN-MARK	12	KURS
MØNTER				10			TAL			MÅL	11		STOF	9			
							KDY										
SIGNATUR FOR ERNST O.G. THORKILDSEN						GAM-MEL-DAGS			BLANDE I								

Gorm

- 1

Hvad hedder den »muffe« som kloen sidder fast på om masten, og hvori klofaldet er fastgjort?
- 2

Hvad hedder indsejlingen ved Otterup
- 3

Hvordan beskrives spor efter projektiler
- 4

Hvordan forkortes foreningen, der har en jomfru i standeren?

Vinder af krydsord i nr. 122
Bo Jensen, Trixie

Vind en DFÆLE Kasket

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gorm@boa.dk inden 10. april 2015.
Husk navn og adresse

Der bliver trukket lod blandt de rigtige svar.

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12



Mød DFÆL på Bådmesse i Fredericia d. 27/-8/3

BOAT SHOW finder sted i MESSE C, Vestre Ringvej 101,
7000 Fredericia
DFÆLs stand findes i hal E og har nr. 4124

ÅBNINGSTIDER:

Fredag den 27. februar	kl. 12.00 - 18.00
Lørdag den 28. februar	kl. 10.00 - 17.00
Søndag den 1. marts	kl. 10.00 - 17.00
Torsdag den 5. marts	kl. 12.00 - 18.00
Fredag den 6. marts	kl. 12.00 - 18.00
Lørdag den 7. marts	kl. 10.00 - 17.00
Søndag den 8. marts	kl. 10.00 - 17.00

PRISER:

Voksne kr. 95,- Børn op til 14 år er GRATIS
Grupperabat (ved forudbestilling, min. 10 personer) kr.
70,-

OBS: Særligt for sjællændere og lollik/falstringere:
Du får 20 % rabat på indgangen ved at forevise brokvi-
tering for Storebælt, og kan købe retur-brobillet for kr.
140. Kombinerede bus- og indgangsbilletter kan købes
for kr. 349 t/r. Find alt på <http://www.boatshow.dk>





HVAD ER DIN FARVE?
Nyt fra Epifanes:
Vores kerne polyurethane maling kan nu laves i 450 specielle marine farver.
Kun pålæses med pensel, rulle og sprøjte.
Epifanes polyurethane maling er som altid nem og simpel at arbejde med.
Giver en ubeskrivelig hold og velskiltet helheds overflade som vil glæde i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning
T20 primer T2240
Giver fasthed, styrke og
modstand mod vand.

Limning
T20 lim til træ, metal, og
plast. Giver en stærk
limning af træ og metal.
Giver en stærk
limning af træ og metal.

Revurtering
T20 lim til træ, metal, og
plast. Giver en stærk
limning af træ og metal.
Giver en stærk
limning af træ og metal.

Vindskjold
T20 lim til træ, metal, og
plast. Giver en stærk
limning af træ og metal.
Giver en stærk
limning af træ og metal.



Professional epoxy til bådfulket!



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

Forhandler: H.F. Industri & Marine, Sønderborgvej 10, 7000 Fredericia, Tlf: 63211527, www.hfindustri.dk

H.F. Industri & Marine

Camelot, Molich 39' sloop

Længde 11,72 - bredde 3,19
dybgang 1,96 - displacement 9 t.
1" blank mahogny på lamineret egespant. 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



Mistral, 52m² Johan Anker kutter, 1916

Længde 11,56, Bredde 2,48, Dybgang 1,78, 5,4 tons.
Blank mahogni på eg, askesvøb, Kølbolte og rustfri stål
bundstokke fra 1987. Original jernkøl. Skandæk og
opstående i mahogni.

Siden 1999 løbende vedligehold hos Walsteds
bådeværft.

Dansejl Rullegenoa 28m² og storsejl
38m², 2004. 80m² spiler.

Båden fremstår velholdt og er
særdeles velsejlende.
Priside: 295.000 kr. Kan forhandles,
evt. kan mindre båd indgå.

Jens Demant
55454002/40455002



Oxelö 27

Flot mahognibåd 27 fod med ny kaleche sælges.
Bygget 1961 til skærgårdssejlad nord for Stockholm.
Nye hynder, nyt komfur, ny køleskuffe samt nye
elinstallationer.
Prisidé 50.000 kr.
Vinterstillads med presenning samt bukke medfølger
OBS: Defekt motor
Båden ligger i Dragør

Henvendelse telefon 2989
1936 efter kl. 16

Bjarne Rasmussen
Nordstrandsparken
28,2771 Dragør

evt på
annewaaben@anarki.dk



Spidsgatter Nirvana til salg

Berg Spidsgatter Ketch, 28 fod
Meget velsejlende Ketch rigget Spidsgatter, tegnet af
Georg Berg, bygget i Nyborg i 1938.
Længde 28 fod (med klyverbom ude 33 fod)
Båden er bygget i lærk på eg, overbygning og dæk i
Massiv Teak.
Nye Sejl (klyver, genua, storsejl og Mesan) opmålt og
syet af Northsails i 2012.

Båden er i de sidste syv år
gennemrenoveret.
Pris 62.000kr

Kontakt
Henrik Nielsen
E-mail:
buen8@nordfiber.dk
Tlf. 21970250





Messetilbud



Tilbud til nye medlemmer: Meld dig ind i nu, og spar 20 % på dit medlemskab.

Normalprisen er 380,- kroner. Din messepris 299,- kroner

Benyt dig at vores særlige tilbud og meld dig ind i DFÆL inden den 12. marts. Du kan enten melde dig ind ved at indsende denne blanket til Poul Klentz, Sognegårds allé 9, 3. tv, 2650 Hvidovre, eller send en mail til medlem@defaele.dk
Husk at notere "Messetilbud" i din henvendelse.

Du kan godt være medlem, selvom du ikke har træbåd

Indmeldelsesblanket

Navn:

Adresse:

Postnr. og by:

Telefonnr.:

Email:

Evt. gammelt medlemsnummer



ISSN 1902-0163