



**Nyt tilbud om
forsikring**

Alle er på mærkerne ved starten i Helsingør



Nr. 125, oktober 2015

Udgives af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Udkommer 4 gange årligt.

Redaktion:

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

*Forsiden: Starten på kapsejladserne ved stævnet i Helsingør
foregik i den bedste friske vind*

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

Indhold

Formandens klumme	4
12 meter sejladts blandt konger	5
DFÆLs sommerstævne i Helsingør oplevet af Carl mangor	8
Harpunlog til Pepita	17
Sommer i Frederikshavn	20
Kurser i bådebyggeri	22
Månedens projekt. (Til mere end en måned)	23
Ny forsikringsaftale med Søassurancen	24
Nye medlemmer	27
Sommerstævnet næste år	27
Victoria snart som ny	26
Svendborg Classic	32
På kryds og tværs	33
Kjøbenhavnerne sejler på land	34
Nyttig opfindelse: Krydskrus	36



*Hjerterum i Helsingør-stævnets lille spidsgatter.
Simone byder på frokost*



Victoria får det glatte lag

Pepita får harpunloggen . . . igen

Hvis uheldet er ude...



Sejlsæsonen synger på absolut sidste vers, og hvad var det så lige for en sæson? I mine 12 år som bådejer nok den mest magre af slagsen, og sjældent har jeg nydt så få timer på vandet. Heldigvis ved jeg at andre har trodset sommerens lunefulde humør, og tilbagelagt adskillige sømi – dog med mange ændringer i planerne, som konsekvens af det ustadige sommervejr.

Til trods for de få sømil, ville skæbnen alligevel at min båd blev skadet i en sådan grad at forsikringen måtte involveres. En uheldig (og meget ærgerlig) sejler oplevede motorproblemer under en havnemanøvre, og kom ulykkeligvis til at påsejle min båd, som lå fortøjet.

Som ejer af et klassisk lystfartøj, som man har investeret utallige arbejdstimer timer i, er man jo nok ekstra sensitiv omkring, at båden bliver repareret – ikke kun forsvarligt, men også efter alle kunstens regler, så både den konstruktionsmæssige del, og den æstetiske del forbliver intakt.

Skaden blev anmeldt og båden sendt på værft. Den pågældende assurandør bad mig med en times varsel (!), om at stille til møde på værftet, så vi kunne gennemgå skaderne. Med en tæt pakket arbejdsdag, var det naturligvis ikke muligt at imødekomme denne uvarslede mødeindkaldelse, så dialogen måtte klares pr. telefon. Det blev en kedelig dialog, hvor assurandøren endog stillede spørgsmål stegn ved, om skaderne nu også stammede fra påsejlingen. Efter at have overbevist assurandøren om, at jeg via foto kunne dokumentere præcis, hvorledes båden så ud inden påsejling, synes der at komme en anelse smidighed i den anden ende af røret. Båden bliver nu i skrivende stund lavet efter alle kunstens regler, jeg kan derfor ånde lettet op, og i mit stille sind glæde mig over, at jeg er en ivrig amatørfotograf. Havde det ikke været tilfældet, så tør jeg ikke tænke på den kamp, som jeg kunne have stået overfor med et stort forsikringsselskab som modspiller.

Med egen dugfrisk erfaring i tankerne, glæder jeg mig over den forsikringsaftale, som DFÆL netop har indgået med Søassurancen Danmark. Udover pris-match aftale, og mange andre fordele, så sikrer aftalen nemlig også, at der i tilfælde af tvister (som den jeg var tæt på at stå i), nedsættes et ankenævn bestående af to personer udpegede af DFÆL og to fra Søassurancen Danmark, som i fællesskab skal finde frem til en fornuftig løsning.

Tillige indebærer aftalen at DFÆL over tid kan få indblik i typiske skader, og i samarbejde med Søassurancen Danmark måske blive klogere på, om nogle af skaderne kan undgås gennem vidensdeling og oplysning. Som en ekstra bonus, følger der med aftalen også en årlig procentvis udbetaling, af den samlede præmie der registreres til DFÆL forsikrede både. Beløbet går til foreningen som direkte støtte til vores foreningsarbejde.

Du kan læse mere om forsikringen på side 24.

Hvis du allerede nu er forsikret i Søassurancen Danmark, så kontakt forsikringsselskabet og oplys om dit DFÆL medlemskab. Så sikrer du at din nuværende forsikring bliver omfattet af vores fordelagtige aftale. Det betaler sig både for dig og for din forening.

*Catja Beck-Berge
Formand*

Sejlads i kongeklassen

Af Joakim Quistorff-Refn og Vidar Illum.

Vi var så heldige at få tilbuddet om at blive gaster på den tyske 12mR båd Anita til årets Wessel og Vett Meter Yacht Cup 2015 i Tuborg Havn. Stævnet startede torsdag den 3. september 2015 i Kongelig Dansk Yacht klubs



lokaler med "Opening Dinner", champagne og tre-retters menu og tilhørende vine. Det var noget ud over vores normale standard, men selvom vi ikke havde fået den mørkeblå blazer på, var alle utrolig søde og imødekommende.

Dagen efter ramte efteråret København. Vinden lå på cirka 8-10 meter/sekund, det stod ned i stænger og de fleste blev hurtigt drivvåde. Vi var 12 sejlere, der med lys i øjnene og sommerfugle i maven påmønstrede den tyske 12mR båd Anita, der befinder sig i kongeklassen af klassiske kapsejladsbåde. Anita er en fuldblods 12mR, tegnet af Henry Rasmussen og bygget hos Abeking og Rasmussen i 1938. De klassiske 12 meter kapsejladsbåde drev i en lang periode udviklingen af kølbåde som olympisk klasse og som klassen bag Americas Cup i næsten 30 år.

Anita var i fint selskab af otte andre 12mR både, der havde sat hinanden stævne til en tredages kapsejlads på Øresund i Wessel og Vett Meter Yacht Cup. Der var omkring 17 sejlere på hver båd, så vi var over 150 sejlere på samme kaj, hvilket gav meget aktivitet på bådene for



Der skal bruges kræfter og mange hænder, når en 12-meter skal præstere det ypperste



at få alt det store og tunge grej klar til skarpe vendinger og flyvende sejlskift.

Om bådene

Selvom alle bådene hører til i samme klasse, er de ved nærmere eftersyn meget forskellige. I denne læserskare er det nok velkendt, at R-bådene siden 1907 er bygget efter tre forskellige regler (1907, 1920 og 1933), der udgør en periode, hvor gaffelsejlet for eksempel blev overhalet af Bermuda riggen. Denne udvikling var repræsenteret blandt de deltagende både.

Den ældste båd, der deltog, var Cintra, en gaffelrigget William Fife konstruktion fra 1907 med bovspryd og en 17 meter lang bom, der rager godt to meter ud over hækken. Den nyeste og mest legendariske båd var Vim, der er designet af Olin Stephens i 1939, og helt op til slutningen af 1950'erne, hvor 12 meterne blev Americas Cup klasse, var den en af de allerhurtigste 12mR både. Da det blev besluttet, at Americas Cup skulle sejles i

12mR klassen, gik man i gang med at konstruere nyere både. Men det viste sig hurtigt at være en vanskelig opgave at bygge en båd, der var hurtigere end den på det tidspunkt knap 20 år gamle Vim.

Om bord på Anita

Vi var 12 mand om bord på Anita, og alle opgaver på båden blev fordelt således: Styrmand, taktikker var i cockpittet, 2 kvinder agter på mesansejl og bagstag, 2 mand på storsejlet, 3 mand på genuaen og 3 mand på fordækket til spileren.

Der blev arbejdet hårdt på spillene, især når genuaen skulle helt hjem på kryds, måtte der lægges kræfter i. Men der blev også kæmpet på fordækket med optagning og nedtagning af den 150 m² store spiler.

Til trods for, at vi ikke havde sejlet sammen før, var der god stemning om bord. Alt foregik på engelsk og med en god blanding af dansk og tysk blandet ind i det hele.





Kapsejladserne

Kapsejladserne foregik ud for Tuborg Havn på en klassisk op/ned bane. VIM var helt klart den hurtigste båd, som da også endte med at vinde hele stævnet.

Anita, som vi sejlede med, var den eneste båd med to master. Den har oprindeligt haft én mast og har også været Bermudarigget som de andre både. Efter sigende er der planer om at føre den tilbage til Bermudarig igen, men det er ikke endeligt endnu. Det betød, at Anita ikke kunne gå lige så højt til vinden som de andre 12mR både, selvom der blev arbejdet hårdt om bord.

Desværre var vejret ikke med os, så især om lørdagen gik det hårdt for sig. Så hårdt, at Vanity V flækkede et storsejl og en spiler, og endelige tabte Thea en mand i vandet, som de dog selv samlede op igen. Da vejrudsigten for søndag lød på endnu mere vind, valgte løbsledelsen at indstille sejladserne om søndagen for ikke at ødelægge yderligere grej på de fine både.

Så efter den obligatoriske champagne og uddeling af store sølvpokaler til vinderne tog vi hjemad, stadig høje

på følelsen af at have sejlet i kongeklassen over dem alle. Og skulle fremtiden byde på en ny mulighed for at sejle med Anita igen, er vi klar.

DELTAGENDE BÅDE

De ni deltagende 12-meterbåde var:

Navn	Land
Cintra	Tyskland
Vema	Norge
Anita	Tyskland
Trivia	Tyskland
Sphinx	Tyskland
Anitra	Tyskland
Thea	Danmark
Vanity	Danmark
Vim	Danmark/USA

De smalle, de brede og de fæle

Sommerstævnet i Helsingør oplevet af Carl Mangor

Pludselig dukker Kronborg frem bag pynten. Lettere sløret i modlys og smådis. Det er ikke uden en vis tilfredsstillelse, jeg kan kikke på søerne bag os og konstatere, at vi alligevel nåede frem. Sygdom, trafikuheld, ingen vind og for meget vind til trods. Årets sommerstævne er lige om hjørnet. Ganske vist er vi i rigelig god tid, men meteorologerne har lovet endnu mere luft de følgende dage, så det er godt at være fremme.

Slottet ligger foran os med sine spir og tårne. Selvom der blot er tale om noget så kort som en sommerferie, og jeg i virkeligheden er på vej ud og ikke hjem, ligger det ligetil at falde ind i de nationalromantiske verselinjer med "Kronborg om styrbord igen".



Vixen med internordisk besætning

Skulle man være i tvivl om industrialiseringens udfasning i Danmark, bærer indsejlingen til Øresund sit tydelige præg. Den symbolske storhed, der for bare få årtier siden kendetegnede de gamle søkøbstæder med skorstene, siloer og kraner, er forsvundet. Der ser ud som om Helsingør er blevet photo-shoppet. Fortidens gitterværk af værftskraner, der i sin tid næsten syntes at omkranse Kronborg, er væk. Ser man bort fra masteskoven i Helsingørs Nordhavn, er der næsten en slående lighed med de motiver, som marinemaleren Eckersberg skildrede for snart 200 år siden.

Samme Nordhavn er vores destination. Helt inde i bunden, ved sejlklubbens hus, er der gjort plads til en lidt upåagtet del af Danmarks flydende kulturarv. Nogle lakerede, mange hvidmalede og enkelte i andre farver. De smalle, de brede og de fæle er kommet til Helsingør.

Med vand i jakkelommerne

Der var egentlig ikke flere pladser tilbage umiddelbart i nærheden af klubhuset, og de fæle var begyndt at lægge sig ind ved de nærliggende stikbroer. Og alligevel lå der pludselig en ny mast i forreste række. Kækt placeret på et rødt skrog, der netop kunne klemmes ind, hvor der ikke syntes plads. Det var Vixen.

Vixen er en Mälär 22, og det var i Vesterås på Mälaren, lige vest for Stockholm, Anja Kiærsgaard hentede den for et par år siden. Ikke langt fra Erikssons Varv i Strømnes, hvor den blev bygget i 1930, som Gustaf Estlanders sidste konstruktion. Til dato er der bygget 141 Mälär 22ere – de to for nylig og i glasfiber, så klassen lever stadig.

"Båden er faktisk i ganske god stand" fortæller Anja, "der er ikke områder med råddenskab og andre dårligheder. Det er konstruktionen, der er svag".

De lange og slanke både var i fokus i 20'erne og 30'erne. Resultatet blev nogle meget smukke fartøjer, men også konstruktioner der var noget udsatte, når man samtidig begrænsede tømmerets dimensioner til det højest nødvendigt for at holde vægten nede. Vixen er

omkring ni og en halv meter i længden, og ikke mere end 180 cm i bredden. Ingen spanter, kun bygget på bundstokke og svøb. Den vejer halvandet tons, hvoraf næsten halvdelen ligger i kølen.

Vixen er våd at sejle i. På det højeste sted er fribordet 49 cm, men på grund af den svage konstruktion, trænger der også en del vand ind under sejlads i frisk luft.

Det er ikke håndværket fra Eriksson der fejler noget. De tre første både i klassen, hvoraf Vixen er nummer tre, er bygget på hans værft, og de eksisterer stadig. 1'eren godt nok på museum, Sjöhistoriska i Stockholm, mens nummer to sejler på en sø ved Berlin.

Det er Anjas ambition, at sikre konstruktionen så meget, at Vixen kan modstå sejlpresset. På sigt skal der monteres forstærkninger, der tværskibs og langskibs kan holde det lange slanke skrog på plads.

Det er næsten altid iført sejlertøj under sejlads med Vixen. "Der kommer hurtigt vand på dækket, og da der kun er meget lidt bæreevne i forskibet, står det ofte hen til masten." Efter endt sejlads er det ikke kun Vixen, der må lænses. Vandet skal også ud af jakkelommerne. Den reagerer utroligt hurtigt og kan snurre rundt på en tallerken. "Der kræves svar hele tiden, og der er tale om stor sejlglæde", siger Anja.

Vixen har mest været benyttet til dagture og kapsejlad i Københavnsområdet. Den er nu hjemmehørende i Skælskør, så når skroget er rede, skal den også ud på længere distancer.

Kolonihaven

Lige ved siden af, tæt ved stævnetelt og klubhus ligger Modesty. Anders sidder og kikker ud under kalechen, der er åben i begge sider. Der er brugt masser af mahogni, og bådens linjer er så klassiske, at Modesty kunne høre hjemme i en tegneserie med Tin Tin. Det er nærmest lidt dagligstueagtigt at være ombord, når man selv er vant til at krybe og i bedste fald kravle rundt nede om læ. Modesty føles umiddelbart bredere end de 2 meter og 38. Der er saloner for og agter og et rummeligt cockpit. Mens bygerne går og kommer, er der læ og (næsten) tørt ombord på Modesty. Et par steder står der en lille



Modesty fungerer som et smukt, flydende kolonihavehus med havudsigt

skål til at opsamle nogle dråber vand, der finder vej gennem dækket og ned på skipperens køje.

Det tager Anders Rugaard dog roligt. Det har været meget værre. Han hentede den nu 50 år gamle motorbåd på Väneren i 2007. Den var ikke i speciel god stand. I starten måtte han holde igen med maskinkraften for at vandet ikke skulle sejles ind mellem nådderne i skroget. Efter en systematisk renovering, hvor Anders lagde ud med fyrretræsklædningen under vandlinjen, arbejdede han sig op til mahognien, som fribordet er lavet af og er nu nået op i dækshøjde. I cockpittet er der i år lidt ekstra god plads. Her er der allerede fjernet store dele af den gamle aptering, så der er gjort klar til den kommende vinters arbejde.

Han betragter Modesty lidt som en kolonihave til søs, og da han bor tæt på Langelinje havnen, hvor den er hjemmehørende, er der ikke mange dage om ugen, hvor han ikke bruger tid ombord.

Også om vinteren er den Anders' modstykke til en arbejdsdag, hvor computeren er det foretrukne arbejdsredskab. Båden står i en hal, og så snart den er på land, begynder arbejdet. Men ikke med projekter der er for





Taja har det allerbedst med frisk vind

store. De skal kunne klares inden sæsonstart.

Anders har trukket godt på sit netværk til at bistå med hjælp til renoveringen, men han løser flere og flere opgaver selv. Nu hvor han efterhånden kan se enden på arbejdet med skroget, rejser der sig nye udfordringer: en Volvo Penta MD 19, der har brug for lidt flittige hænder.

I overensstemmelse med kolonihavelivet i Langelinje-havnen er Modesty velegnet til selskabelighed i de københavnske kanaler og naturligvis sejladser på det nærliggende Øresund. Til næste sommer skulle Anders gerne kunne sidde i sit nye cockpit og nyde udsigten til de andre Fæle i Svendborg havn.

Læreår mellem ØK-linere

Fra læen i Modesty skyndte jeg mig gennem regn og blæst til det telt, der var rejst til de fælles arrangementer. Åbningstalerne bød på pæne og opbyggelige ord fra de fæles Catja og Helsingør Kommune, og da byens Shantykor begyndte at underholde, glemte jeg næsten, hvordan blæsten ruskede i teltdugen.

Den lille kuling var dog ikke til at skjule, da åbningsarrangementet var overstået, så den åbne grill blev henlagt til klubhusets altan. Her kunne man let fristes til at leve et liv som bolværksmatros. Ude for enden af lystbådehavnen byder Sundet konstant noget at se på, og i høj-

sommertiden kan man, siddende i den samme stol og uden at skulle dreje hovedet ad led, være vidne til først solopgang til højre del af synsfeltet og solnedgangen i det venstre mange timer senere. De Fæle trængtes om grillen og befandt sig tilsyneladende godt til rette under de milde vejrforhold inde i huset.

Næste dag var der om ikke milde, så mildere, forhold udenfor. Det var blæsende, men tørt. Hen under aften var det regulært opholdsvejr, og de fæle tog teltet i brug til aftensmaden. Her sad jeg ved siden af John fra Svanemøllen. Han sejler med Taja, som jeg lå ved siden af sidste år i Kerteminde. John er nok ny hos De Fæle, i fem år har han sammen med en kammerat haft platgatteren Taja.

Ny eller ej, så er han vokset op med træ. Hos søspejderne i Utzons Aalborgjoller. Som 12-årig lå John og de andre og plaskede rundt i 10-meterbassinnet ved ØK-kajen i Københavns Nordhavn. Det kunne af og til være lidt drabeligt, når jollerne fik riggen filtret ind i de store skibes fortøjninger.

Efter endt læretid henlagde John sejladserne til handelsflåden, og søspejderne blev lagt lidt på hylden. Men på afstand fulgte John og andre gamle søspejdere med. Både da Troppen fik nye faciliteter i Skudehavnen, og senere ved den sidste flytning til den nye Svaneknop yderst i Svanemøllehavnen i 2000.

I en Supero 24 tog John igen livtag med aktiv sejlads: det blev til besøg i store dele af Danmark, ikke mindst de fleste af fjordene på den jyske østkyst og også Gøtakanalen.

På et tidspunkt kunne de gamle spejderkammerater fra 1950'erne dog ikke nøjes med at se til fra sidelinjen. De kastede sig over sejladserne med Søspedernes gamle Måge, Chresten K. Forårsklargøringen har længe været deres værk. Når det er overstået deltager de i torsdagskapsejladserne med de københavnske træsejlere.

Og så i 2011 blev det Taja, og dermed også De Fæle. "Jeg er rigtig glad for de fæles arrangementer. Efter den første gang i Svanemøllen fik jeg blod på tanden", fortæller John. Udover det hyggelige samvær, er det også en øjenåbner. "Jeg har tit været i Helsingør, men med den guidede tur der var arrangeret i år, så jeg helt

nye ting. Det samme var tilfældet med vægterens rundvisning i Kerteminde sidste år”.

John har ellers nået at se lidt af hvert på de få år med Taja. Både sammen med sin kone og med en kammerat, men også meget alene: ”Jeg kan godt lide at være ombord alene. Og jeg har ingen steder, jeg nødvendigvis skal hen. Bare stå op om morgenen, og så se hvor man kommer hen i dag”. Limfjorden, Bohuslän og Blekinge-skærgårde helt ud til Utklippan har John & Co. Besøgt. Alligevel er Taja sat til salg. ”Det arbejde tager jo nogle timer, hvor der kunne sejles i stedet for”, konstaterer han nøgternt.

Et lille stykke Sverige

På broen lige overfor mig lå en af de smalle, motorbåden Orion. Det lange, lave og slanke skrog er næsten ligeligt delt mellem den overdækkede kahyt og det rummelige cockpit. Den er så svensk, at man næsten føler sig hensat til skærgården bare ved at sidde ombord. Et fartøj der gennem generationer hurtigt og sikkert har kunnet bringe Stockholmere ud til semesterstugan eller måske til den lille bro ved Sandhamn, hvor familien så kunne lade sig indlogere på badhotellet.

Konstruktøren er Carl Gustaf Petterson, der tegnede en del motorbåde ud fra samme koncept. Han var noget udskældt i samtiden, fordi det blev anset for værende på

kanten af det uforsvarlige at sejle rundt i en så smal og spinkel konstruktion uden egentlig køl. For at lukke munden på kritikerne, sejlede han fra Stockholm, syd om Sverige og op langs norskekysten til Nordnorge.

Peter har haft den de sidste 7 år, og er godt i gang med at rette op på de skavanker, det 100 årige skrog har. Især svøbene er udsatte. Netop der, hvor krumningen er størst, har de tendens til at gå til, så Peter har skiftet omkring 60 % af dem, og det kan godt blive til flere.

Renoveringen har også efterladt mere synlige tegn: et vindspejl, der på et eller andet tidspunkt er tilføjet båden, er fjernet igen, ligesom Peter er i gang med at renovere den forreste del af cockpittet, bid for bid. Den lille kahyt rummer et par køjer, og har desværre været lukket så godt inde, at råddenskabene har haft gode kår i den indelukkede luft. Peter har derfor som noget af det første forbedret ventilationen om læ.

Maskinen er næsten ny, eller i hvert fald fra 1960, en Albin med 24 HK. Den var lidt af et problem, for Peter kunne ikke finde nogen, der brød sig om at rode med en 50 år gammel benzinmotor. Ved et tilfælde faldt han over en svensker, der havde arbejdet på Albin, og har med tiden kikket ham så meget over skulderen, at han nok vil kunne vedligeholde den selv.

Orion har i dag fundet sig til rette i et andet vand, der dog også passer fortrinligt til konstruktionen. Den er hjemmehørende i Langelinie-havnen, så Peter kan mange af ugens dage lige tage et smut forbi på vej hjem fra arbejde og drive en tur igennem Københavns kanaler. Ikke sådan at den ikke kommer på de større vande: Peter gjorde sidste år turen til DFÆLS stævne i Kerteminde i et noget friskt vejr, og har da også været Sjælland rundt. ”Den ligger faktisk godt i vandet, så det er rimeligt uproblematisk”, slutter han.



Orion fremtræder nu helt original efter at vindspejlet er blevet fjernet



Lille Lisbeth

Lørdag var det kapsejlads, og jeg havde Lasse og Simone fra den lille spidsgatter Lisbeth med. Der var rigeligt at se til, så vi fik ikke spist så meget undervejs, men tilbage i Nordhavnen riggede Simone hurtigt en lille nudelret til. Den indtog vi ombord i Lisbeths cockpit, hvor et telt kompenserer for de beskedne forhold nede om læ, og det giver rigelig ly for vejr og vind.

Det viste sig, at Lasse selv havde en finger med, da Lisbeth blev bygget først i 70'erne. Hans mor blev gift med en bådbygger fra Helsingør Værft, Ludvig Andersen. Han havde tidligere bygget to spidsgatter og en jolle med sænkekøl. Da han fik ansættelse på Orlogsværftet, kom han til at arbejde for den navnkundige M.S.J. Hansen, og efter aftale med mester selv, byggede han en spidsgatter efter Hansen-tegninger, dog med nogle lidt mindre mål. Kølen blev strakt i en drivhus på Gl. Kirkevej i Kastrup, og senere flyttedes det halvfærdige skrog til Vestermarie Alle i Tårnby. Her gik Lasse så Ludvig til hånd, når de kogte planker skulle ud af svedekisten og tvinges på plads over spanterne.

Efter søsætningen i 1973 var Lisbeth rammen for ægteparrets ture på Ørensund, især med Snekkersten, Ludvigs barndoms havn, som mål.

Både Lasses mor og Ludvig Andersen gik bort med kort tids mellemrum for 25 år siden. Lisbeth lå på land i Snekkersten og var til salg. Køberne holdt sig væk, så Lasse sprang til. Han overtog Lisbeth og sejlede hende hjem til København. Og her fornægtede de to år på land sig ikke. Der blev arbejdet grundigt med pumpen ned gennem Øresund.

I første omgang lå Lisbeth i Sundby Sejlforening, men på en tur Sjælland rundt i sommeren '93, mødte Lasse en sejler på Sejerø, der gjorde ham opmærksom på Kastrup Broforening. En lille upåagtet havn lige syd for det gamle glasværk. Ved hjemkomsten lagde han til ved



Lille Lisbeth byder ikke på lige så meget komfort, som den byder på sejlglade

broforeningen. Der var netop plads til Lisbeth, og det har der været siden. Lasse var senere med til at stifte Sejlklubben Rundingen.

Her, hvor sølvbryllupstiden nærmer sig, lægges der så småt op til en skilsmisse mellem Lisbeth og Lasse. Efterhånden kunne han godt tænke sig en lille smule mere komfort, Det knap 5 1/2 meter lange skrog og de to meter i bredden levner ikke er meget plads for to voksne mennesker, og yngre bliver de jo

heller ikke. Trods størrelsen er selv længere sørejser ingen umulighed med Lisbeth. Med god tid og fornuftig planlægning er har Lasse udover turen rundt om Sjælland også krydset Storebælt og Kattegat. Lundeberg, Fyens Hoved, Århus og Randers har været besøgt med det lille fartøj.

Isefjordens Frigg

Ved kapsejladsens sidste lange ben hjem fra Ålsgårde, fulgte vi længe med Frigg fra Hørby, og det var tydeligt, at den tunge båd rullede velbehageligt i søerne ude fra Kattegat.

Frigg fra Hørby er en robust sag. Det lille bovspryd og den store fok gør, at den umiddelbart virker større end sine 8,65 meter. Konstruktøren er svensk, Tore Herlin, men den bygget hos Egon Nielsen i Nakskov i 1960.

Under kapsejladsen lørdag havde Benny sat genuaen, så der var godt med kvadratmeter til at bringe Frigg i fart i den friske vind. Benny og Linda købte den i 1997. De så den første gang ved et besøg i Jyllinge Havn, og da de igen kom forbi året efter, og den stadig lå og var til salg, blev der en handel ud af det. Det var ellers tæt på, den var røget til Holland, hvor et andet hold købere var timer fra af skrive under.

Benny startede hos Søspejderne i en alder af 12, og

sideløbende med at passe sejladsen med dem, købte han som ung en glasfiberbelagt skærgårdskrydser fra 1920. Den blev brugt flittigt både til tur- og kapsejlad frem til købet af Frigg.

Den første længere tur efter købet i 1997 gik til Thurø Bund, hvor Søspejderne holdt deres årlige sommerlejr. Herefter har der båden været godt omkring i de danske farvande; Limfjorden og Randers Fjord, som mange sikkert har til gode at besøge. Den sommer, hvor der bliver tilstrækkeligt med ferieuger, skal Frigg op igennem de svenske kanaler og hjem over Østersøen.

Benny er tømrersvend, men den relativt unge båd har ikke krævet de helt store arbejder. Den var noget luv-gerrig, så den blev udstyret med et mindre bovspryd. Det hjalp ikke meget, hvorefter Benny sidste år flyttede masten 15 cm. frem, og så skete der noget.

Den robusthed vi betragter på vej ned mod Kronborg, bekræftes af Benny: "Vi kunne måske godt bruge lidt mere maskinkraft, men vi føler os altid trygge ombord"



Frigg er en trofast deltager ved stævnerne



Verner Vestergaard deltager i stævnerne som gæst på Målar 30, TRIO

Spilergæsten

Afslutningsfesten blev afholdt på Toldkammeret. Det medførte en hyggelig travetur forbi det nye Museum for Søfart og byen nye bibliotek. Sommeren var pludselig blevet en kendsgerning, og der var trængsel om bordene i Toldkammerets gårdhave. Ved middagen havnede jeg ved bord, hvor et – måske – lidt atypisk de fæle-medlem også slog sig ned. Verner Vestergaard fra Kerteminde. I "Havets Motionister", Dansk Sejlunions store medlemsundersøgelse fra 2015, nævnes det, at der i Danmark ikke er tradition for, at de mange gæster har medlemskab af sejlklubberne. Det er heller ikke mit indtryk, at gæsterne udgør nogen stor del af de fæles medlemsskare, men nogle er der. Og en af dem er Verner, med status af Spilergast på Målar 30'eren Trio.

Tilbage i 70'erne lagde Verner ud i Danboats lille tre-kølede 18 fods båd. Med diverse udskiftninger til større både undervejs havnede han igen i en lille båd, KDY 15 m²'eren. Den var ikke ligefrem bygget af træ, men dog en klassiker, og Verner bestred formandsposten i en lang periode. Formand er Verner stadig, dog af den mere selvbestaltede slags. I 3GF, Globale Gæsters Grønne Fagforening, er han en meget dedikeret talsmand for forbedring af gæsternes forhold ombord.





Ved festen på Toldkammeret ses til venstre Thorbjørn, der netop har købt ny båd, den smukke yawl Rosa. Til højre Cecilia og Mads Mikkel, der købte Thorbjørns 45 m² spidsgatter Ursa og afhændede deres 38 m² projekt, Kuling, der er kommet i nye gode hænder

Advarsel til sejlere om sommerstævner

Og så skulle vi jo hjem på et tidspunkt. Både fra festen i Toldkammeret og fra stævnet i det hele taget. Men så kan man jo glæde sig over, at der er stævne igen til næste år. Her vil det nok være passende af bringe en advarsel: Deltagelse i DFÆLs sommerstævne har vist sig at være stærkt vanedannende.

Efter at have gennemgået samtlige deltagerne ved de ti sidste sommerstævner (2006 til 2015) viser det sig, at der på mere end 60 % af de deltagende fartøjer har været mandskab, der har haft trang til at deltage på ny. Eller sagt på en anden måde: flere end hver anden "der bare lige skal prøve", er allerede her på vej til at udvikle en vis afhængighed.

Der ser heller ikke ud til, at der opnås noget, der ligner et mætningspunkt ved at deltage i sit andet sommerstævne. Ud af de i alt 145 forskellige deltagende fartøjer er der ganske vist ca. 30 hvor trangen er aftaget så meget, at de demonstrerer evne til at holde sig væk. Men der er stadig mere end fire ud af ti, der møder op til deres tredje stævne.

Her begynder langtidsvirkningen så at slå igennem:

omkring hver femte af de i alt 145 (hhv. 21 % og 17 %) er på dette tidspunkt så hårdt ramt, at de må deltage på femte og sjette år.

Findes der noget håb, eller vil der for specielt udsatte ikke være nogen vej uden om at deltage i DFÆLs sommerstævne år efter år? Jo, det gør der faktisk. Der er det formildende aspekt, at ingen har været med i alle ti år. De hårdest ramte, og her er der tale om 4 %, har været med ni gange, så i et vist omfang kan man sige, at der findes vej ud af afhængigheden. Desværre udtrykker tallene ikke noget om, hvorledes de oplevede fraværet.

På den baggrund vil jeg se frem til at møde en masse vanemennesker i Svendborg til næste sommer.

Og forhåbentlig en række nye, hvis de tør.

Festaftenens højdepunkt var sædvanen tro uddeling af plaketter og bevaringspokaler.

Årets absolut værdige vinder af Harpunloggen, blev Pepita, som tog dommerne med storm, med sin helt utrolige originalitet, og fantastisk flotte stand. Viben lå ved den samlede pointtælling kun 2 point fra Pepita. Dommerne ærgrede sig derfor over at Harpunloggen

ikke kunne deles, for Viben havde ligeledes været en værdig vinder, men måtte "nøjes" med en plakette for god bevaring. Zenta modtog en plakette, med anerkendelse for stadig at være sejlene med sine 106 år på bagen. Zenta havde tidligere på dagen vist sig ganske aktiv på kapsejlsbanen. Også Strix modtog plakette med begrundelse i de gennemførte moderniseringer, som var foretaget for at sikre ejeren glæde ved båden. Orion, som tidligere har modtaget Skruen, modtog ligeledes en bevaringsplakette for at føre motorbåden endnu tættere på sine originale linjer, til trods for at denne ændring medfører mindre komfort ombord. Skruen uddeltes ikke i år.

Beklagelse

Bestyrelsen bringer hermed en beklagelse over, at der i sejlsadsbestemmelserne ved sommerstævne 2015, ikke var noteret at resultatberegningerne udførtes efter tid/tid principet i stedet for tid/distance, som NNL reglen foreskriver.

Er du interesseret i at læse mere om T/T, T/D, så klik ind på DFÆLs hjemmeside, hvor Jørgen Heidemann har skrevet et indlæg, der beskriver de to beregningsmetoder.

Bestyrelsen

DFÆL kapsejlads

Dato	11/jul/15
Sejlads	DM træbåd 2015, Helsingør

Opgjort efter "Tid-på-tid" metode



1.ste start

1.ste sejlads

2.den sejlads

Samlet resultat

1. løb

Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid
Taja	Spejlgatter		5,1	4421	4492	1	6853	6964	1	2	1	11456
Nina Swell	Swell-båd	OS 31	4,9	4600	4600	2			3 / if	5	2	

2. løb

Gi-Gi	30 m2 spg.	D 16	5,0	3855	3886	1	5964	6012	1	2	1	9899
Skjald	38 m2 spg.	EX 38	5,3	3993	4120	2	6894	7114	2	4	2	11234

3. løb

Fant	45 m2 kl-spg.	S45 DEN 16	5,3	4003	4131	1	6255	6454	1	2	1	10585
Bombus	45 m2 spidsg.	S45	5,4	3993	4151	2	6281	6530	2	4	2	10681
Marie	Kutter	H 87	6,5	3785	4238	3	5945	6656	3	6	3	10894
Rosa	Molich Atl. Cru.	MAC 1	7,5	3731	4424	4	5699	6757	4	8	4	11180
Frigg	Spidsgatter	142	5,5	4371	4578	5	6703	7020	5	10	5	11598

2.den start

4. løb

Carita	Målar 30	M 57	6,8	3428	3908	2	5120	5837	1	3	1	9745
Trio	Målar 30	M 30 DEN 51	6,8	3398	3874	1	5205	5934	2	3,01 ^{*)}	2	9808
Frigg	Kystkrydser	D 7	5,4	4060	4221	4	6205	6451	3	7	3	10672
Mila	Zephyr kystkr.	Z S5	6,5	3915	4383	5	5884	6588	4	9	4	10972
Vixen	Målar 22	3	5,3	3861	3984	3			7 / is	10	5	
Zenta	8 m R	DEN 1	6,4			7 / dis			7 / dis	14	6	

^{*)} tillæg 0,01 for at korrigere pointlighed

Mindste præmie-tid: 9745





Fra surfbræt til "Gammelmands-turbåd"

Af Stig Ekblom

Der er altid overraskelser i vente, når man har med træbåde at gøre. Harpunlogvindere "Pepita" udstråler sikkerhed og troværdighed, men dens ejere kan da så til gengæld levere en del overraskelser.

Inge, Jørgen og "Pepita" har fulgtes ad gennem godt 30 år – og det har været en dejlig tid.

"Pepita" har trofast båret dem rundt til Østersøens og Kattegats kyster på utallige og lange ture. Deres

døtre var flyttet hjemmefra, før de købte båden, så de har kunnet gøre lige hvad de vil.

Ofte har turene været 1-2 måneder – altså efter at de begge gik på pension i 1998. Før kunne det være svært at være væk fra forretningen i så meget som 10 dage, så det har været fantastisk at bruge bådens muligheder helt igennem siden.

Et af målene for de lange sejlture har været besøg hos deres bekendte Gunilla, der har sommerhus oppe ved Stenungssund i Bohuslän. Men også Blekinge-skærgården har været et af de faste mål – og en enkelt tur gennem Götakanalen er det også blevet til. Her tog de sig virkelig god tid, så de også fik udforsket de store søer på vejen tværs gennem Sverige.

Men historien om, hvordan Inge og Jørgen kom til at eje "Pepita", er forunderlig.

Gennem mange år som sportsdansere opstod en årlig tradition med at komme sammen en gang om året hos en danser ved Kalundborg. Her mødte de for første gang på sejlerlivets glæder, idet Jørgen fik lov til at prøve husets døtres surfbræt. Han tilbragte nu den meste af tiden i vandet, for det blæste, så han overhovedet ikke kunne komme op og stå på det. Så man lavede en aftale om at prøve igen næste år – og her med lidt mere tid.

Forinden tog han nu et kursus i surfing og fik trænet i det og kunne derfor vise deres dansebekendtskab stor overlegenhed på brættet – han sejlede ud til deres



båd fuldt påklædt og kunne vise sig frem helt tør – til deres store undren.

Inge tog også et kursus, og parret surfede sammen i en årrække.

Når de var ude på vandet, undrede Jørgen sig over de der røde og grønne tingester, der lå og flød langt ude på vandet, og han meldte sig derfor til et navigationskursus for at finde ud af, hvad de dog var der for.

Da det var klaret, tog han da også lige en yachtskip-pereksamen – og aflagde den praktiske prøve på surfbræt! Det kom både i aviser og blade – det var aldrig sket før.

Når Jørgen var ude med røgvarer fra sin forretning, slog han tit en sludder af med folk, han traf rundt omkring. En af dem var slagteren Henning Rahbæk, og da Jørgen fortalte ham, at han sejlede, fik han det svar, at surfing ikke er at sejle. Henning var instruktør i KAS's sejlerskole, så han fik lokket Jørgen til at melde sig til der og sejle med gaffelriggerne. Jørgen fortsatte nu med gaffelriggerne og blev selv instruktør i en årrække, og han kunne trække på sin viden fra surfing til at håndtere de krævende gaffelriggere.

Langt om længe besluttede Jørgen og Inge i 1984 (eller var det i 1983?) sig for selv at købe en båd, og det blev så "Pepita". Noget af et spring fra surfbrædderne til en 36 fods spidsgatter, oven i købet ketch-rigget.

Båden blev i 1936 bygget til tømrermester H.C. Brorssen i Vordingborg af bådebygger Marius Møller i Skelshør. På Bergs tegning til båden benævnes den "En Gammelmands-turbåd".

Tømrermesteren havde nu ellers fået den bygget for at konkurrere med to andre tømrermestre med både bygget efter samme tegning i andre dele af landet, og det gjorde han så på livet løs indtil 1946, hvor han solgte den til tandlæge Lehmann i København. Båden blev døbt om fra "Karenii" til "Pepita", og gennem mange år deltog han ivrigt i 24-timers sejlads og vandt med "Pepita" som den første båd jernplaketten i Øresund.

På en rejse til USA så Lehmann en sprayhood og førte ideen med hjem til Danmark. Han fik en anden sejler til at støbe bronzebeslagene til træstiverne, og sammen var de to de første, der sejlede med sprayhood i Danmark.





*Højt svævende under
kranen afsløres "Pepitas"
fornemt vedligeholdte
undervandsskrog
– og ikke mindst
bådens smukke
og hurtige linier,
frembragt af
Bergs geniale
hånd.*

Efter en lang årrække blev båden solgt til en tandlæge i Århus, hvor den ligeledes lå i en årrække, indtil Lehmanns datter købte den tilbage, og det var hende, som Inge og Jørgen købte båden af.

De første år var der mange problemer med "Pepita"s motor, en stor gammel Perkins 401 på 43 HK.

Det viste sig efter mange besværligheder og reparationer, at motorblokken var revnet, så der kom vand i cylindrene.

Mekanikeren higede og søgte efter en anden motorblok, men kunne ikke finde den.

Tilfældigvis kom Jørgen til at snakke med en elektriker, der mente at have set en sådan på en reol etellerandsted. Jørgen fulgte sporet og fandt en fabriksny motorblok til den over 20 år gamle motor – for en slik – og den gode gamle Perkins har kørt upåklageligt siden og vil utvivlsomt gøre det mange år endnu.

Det er jo ikke første gang, at den fantastisk velholdte og originale "Pepita" er blevet præmieret af DFÆL.

Plaketter for god vedligeholdelse i 1982 og 2006. Og en gang tidligere, nemlig i 1992, fik den harpunloggen.

Inge og Jørgen har gennem et stykke tid haft

"Pepita" til salg, og der er vist ved at komme skred i det nu. Jeg spurgte dem, om de så ville til at surfe igen? Inge har problemer med bentøj, og det er én af grundene til salget – så hun ved ikke rigtig. Jørgen solgte sit sidste surfbræt sidste år, men det kan da være, at han vil prøve noget helt nyt, han er lidt fristet af kite-surfing...

Jeg tror, at "Pepita" og dens ejere har været med ved alle de sommertræf, jeg selv har deltaget i, men tænk engang, at der skal et interview til "Klassisk Træbåd" til, for at jeg kan blive beriget med så forunderlig og dejlig historie som denne. Tak til Inge og Jørgen for det – og også til "Pepita", som jo har ført dem til os gennem de sidste godt 30 år.

**"Pepita" er en spidsgattet ketch med
kanohæk, tegnet af Berg og bygget i 1936
af M. Møller i Skelskør.**

Længde:	10,80 m
Bredde:	3,20 m
Dybgang:	1,70 m
Sejlareal:	55 m ² (i gammelt mål efter NL)

”Frederikshavn Træskibslaug”

Livets gang i Liden det nordjyske 2015 !!!

Sommeren er slut for i år, det begynder kalenderen snart at fortælle os, så inden længe skal vi til at have vore skibe op på det tørre, trælst, men sådan er det jo.

Sommeren 2015, nåede ikke samme niveau som den vi alle husker i 2014, den slog alle rekorder, både vejrmæssigt og sejladserne rundt til dit og dat.

I år er det også blevet til en skærgårdstur for nogle af os, vi nød alle turen, 4 skibe blev det til, med individuelle sejladser og hygge rundt på de kendte steder.



På vej nordpå mod Kyrkesund.



Hotel Stenungsbaden, hvor det danske fodboldlandshold var indkvarteret til EM i 92. Til højre i billedet Den høje smukke Tjörnbrö.

Brian med ”Francisca” måtte jo aflevere vandrepokalen igen i Skärhamn, den han modtog i 2014, for flot bevarelse af hans skib.

Vi andre deltog ”bare” i festivalen som det tynde øl, men vi føler os godt tilpas og blev pænt modtaget af Kalle, som var broformand i år. Igen en flot træbådsfestival.

Om mandagen afsejlede vi til Bjørholmen som ligger længere nordpå, her tog vi en bondenat ... Henning lavede gourmet diner ... skaftekoteletter – nye opgravede kartofler – brun sovs --- og en herlig salat med alt sundt, bl.a. en god rødvin.

Jeg valgte at sejle igennem Stigfjorden, forventede at møde vor lokale præst, som vi var på træk med hjemmefra, han kunne jo altid give et par bevingede ord med på vejen, ledsaget af en lille bjesk til halsen, men han og

fruen havde gemt sig bag nogle sten et sted, hvorfor mon ?

Henning, som havde en kammerat med, valgte at gå op i Strømmerne, for at vise det frem, de havde en herlig tur, med besøg på Basholmen museet, et træskibsværft som havde sin storhedstid i det forrige århundrede.

Efter nogle dage med nydelse af den indre skærgård, aftalte vi at mødes i Almösund, som ligger ved den store Tjörnbro, der var vi så heldige at Henrik meget gerne ville starte sin ny-indkøbte Weber gasgrill op ... så blev der indkøbt alt godt fra køledisken i det lokale ICA ... igen var det ren gourmet og som afslutning cyklede Henrik igen i ICA og kom slæbende med en hel isbod ... der blev spist is til man skammede sig, gad vide hvordan Henrik havde det senere på natten ... han spiste alle slatterne ... han nænnede ikke at god is skulle gå til spilde i den varme sommeraften. Igen en superaften med det hele.

Sidste ben på turen i det svenske blev til St. Dyrön, hvor vi lå og lurede på godt vejr til passagen hjem over Kattegat. Den kom og vi havde en "nem" tur hjemover.

Vel hjemme igen, var vort næste projekt, det legendariske kræmmermarked på Rønnerhavnen, som har omkring 5000 besøgende, der krejler og prutter om priserne dagen lang ... en folkefest.



I år var vi desværre kun 3 skibe som havde tid til at vise flaget, men det blev en fin dag, med en masse folk der kom og fik en snak om vore lakerede skibe.



Dagen blev afsluttet med grill og drikke, omkring 18 personer tørnede til, – ikk' så ringe endda.

Så har vi også haft et par handeler:

Vor gode ven Henrik har desværre solgt Nirvana til fjorden og købt en Vindø 40, som jo også er et fint skib, der er jo træ overbygning ... but anyway ... men han er heldigvis stadig medlem af lauet.

Så var vi også nogle stykker, som kørte til Hobro ... for at blive klogere på linolie, der var et foredrag om alle linoiens gode egenskaber. Det blev en lærerig aften, foredragsholderen fortalte alt om hvorledes og hvordan



En har solgt sin fine Henån snekke og købt en Colin Archer, som er et rigtigt fint skib, han er i gang med at shine den op, det bliver spændende at se resultatet.



Et flot lille klenodie ... en Electrolux fra Sverige, som blev hjemkøbt i en halvdårlig stand, men nu står den som et møbel ... flot arbejde, som Niels kan være stolt af.

han mente at et træskib skal vedligeholdes ... det var ikke så dumt.

Jeg ved at nogle laugsmedlemmer har taget nogle af hans råd til sig og forsøgt sig med at gøre brug af hans viden, så det er spændende og se om man fortsætter med det, eller går tilbage til det som man altid har brugt ... det nemme.

Der var også i foråret på tale, at vi igen i år ville en tur til Nordre Rønner, men det er desværre ikke rigtigt faldet i hak, enten har vejret drillet eller også skulle folk noget andet. Vi har endda meldt os ind i Nordre Rønners Venner, således at vi kan bruge øens faciliteter til meget små penge.

Nu står vinteren snart for døren, så vi skal i gang med vore ideer om hvad vi skal bruge vore laugsaftener til, jeg er sikker på at emnerne nok skal komme på bordet ved vort første laugsmøde.

Jeg håber at vi finder en god løsning på hvordan vi promoverer laugget noget mere, således at vi kan få vor juniorafdeling gjort lidt yngre og flere, seniorerne er fint repræsenteret, med en høj flot alder.

Hvis ikke det bliver Sverige igen næste år, så må vi se om vi kan finde til Svendborg ... der skal vist være fest i juli eller hva'.

Mange hilsener Birger. Frederikshavn Træskibslaug.

Løgstør Bådebyggeris for sæsonen 2015-16

Løgstør Bådebyggeri holder igen, i samarbejde med AOF, en række kurser i bådebygning mm.

Aptering

For den, der vil lave om på indretningen i sin båd, eller bygge op helt fra bunden. 3. – 4. oktober 2015 kl. 9 – 16, kursusafgift 1100 kr.

Klinkbygning

Vi arbejder med bygningen af en jolle og lærer en masse om teknikker og materialer. 10. – 11. oktober 2015 kl. 9 – 16, kursusafgift 1000 kr.

Grundlæggende brug af overfræseren

Gennem en række praktiske øvelser får man her et godt kendskab til overfræseren og dens mange muligheder. 24. – 25. oktober 2015 kl. 9 – 16, kursusafgift 1100 kr.

Teak på kistebænke og dørk

Til dig, der gerne vil spare en masse penge ved selv at udskifte det slidte teaktræ i cockpittet. Kurset tilbydes tre gange, i weekenderne 31. oktober – 1. november, 7. – 8. november og 21. – 22. november 2015, kursusafgift 1450 kr.

Færdig-teak

Her er en genvej til at udskifte cockpittets teaktræ, hvor vi går ud fra færdigfugede felter af teak, som skæres til og forsynes med kantlister. 14. november 2015 kl. 9 – 16, kursusafgift 1000 kr.

Teakdæk

Har du mod på selv at skifte teakdækket, er her et kursus, hvor du lærer alle de teknikker, du får brug for.

kursusprogram



Kurset tilbydes to gange, i weekenderne 28. – 29. november og 5. – 6. december 2015 kl. 9 – 16, kursusafgift 1450 kr.

Træbådens vedligeholdelse

Her gives en grundig gennemgang af de vedligeholdelses-opgaver, der forekommer på en træbåd, så man bagefter er i stand til at nå et bedre resultat med mindre arbejde. 9. januar 2016 kl. 9 – 16, kursusafgift 500 kr.

Reparationer på træbåden

Kurset viser nogle alternative muligheder, hvor større udskiftninger bliver erstattet med enkle reparationer, udført med moderne limteknik og med et fuldt forsvarligt resultat. Kurset tilbydes to gange, den 10. og den 16. januar 2016 kl. 9 – 16, kursusafgift 800 kr.

Skift en planke

Hele processen med udskiftning af en klædningsplanke i et kavelbygget fartøj gennemføres på dette kursus. 17. januar 2016 kl. 9 – 16, kursusafgift 800 kr.

Læs meget mere om kurserne på www.baadebygningskurser.dk

Tilmelding til Løgstør Bådebyggeri, tlf. 98 67 18 85 eller info@baadebygningskurser.dk

Månedens projekt-mulighed

Rundt om i havnene ligger mange nødlidende både – både i vand og på land.

Denne engang så fine Klubbåd ligger hen i Dragørs nye lystbådehavn – gid nogen dog ville fatte interesse for den og hjælpe den tilbage til livet. Det kan da i det mindste konstateres, at den kan flyde...

Vi har ingen kontaktoplysninger, men interesserede kan sikkert få kontakt til en evt. ejer ved at henvende sig til havnefogden i Dragør.

Støder du på både, der ligeså tydeligt trænger til en kærlig hånd, så send foto og lidt omtale til redaktionen, helst pr. email: sekbloem@msn.com



Et par kærlige hænder kan udrette mirakler her

Ny forsikringsaftale for DFÆL medlemsbåde

DFÆL har indgået en aftale med Søassurancen Danmark på Ærø. Forsikringsaftalen er frivillig, og der kan være mange gode grunde til, at du bør overveje at benytte dig af aftalen. Ud over pris-match aftale, DFÆL ankenævn og fordelene ved at være forsikret i et selskab, som er specialister i forsikring af skibe og lystfartøjer, så får du som ekstra bonus også gratis havnepenge i havnen på Ærø.

Forsikringen:

Lavere præmie – match-præmie-aftale (dvs. at Søassurancen garanterer som minimum at kunne matche nuværende selskabs præmie og dækning) – vragsjernelse som fast dækning under ansvar –

Mulighed for fastsumsdækning (dvs. ved større skade eller totalskade: erstatning efter aftalt forsikringssum) – særlige dækninger for passagerer/besætning – sejlads udenfor normale farvande.

Andre medlemsfordele:

DFÆL-ankenævn – et nævn, hvor DFÆL og Søassurancen hver stiller med 2 personer og hvor eventuelle tvister kan indbringes til afgørelse.

Effektiv skadesbehandling gennem netværk af besigtigelsesfolk med træskiberfaring.

Et selskab der virkelig ved meget om træskibe og skibenes betydning.

Et selskab som har erfaring med at samarbejde med foreninger for "det sejlede folk": TS- (Træskibssammen slutningen) Norsk Fartøjsværn – samt DT (Danske Tursejlere).

Hvad er Søassurancen:

Det er et af Danmarks ældste selskaber til forsikring af





skibe og lystbåde. Siden 1876 har man forsikret dette ene speciale – og kun det. Det giver en stor erfaring, og Søassurancen Danmark har opbygget et renommé, som selskabet der bare er specialisterne. Selskabet holder stadig fast i traditionerne – fra kontorerne i Marstal på Ærø. Er du på besøg i Marstal, bør du besøge Søassurancens gamle historiske ejendom på havnen – og den bruges stadig af selskabet. Er du sejlende til Marstal og resten af Ærø – vil du som kunde i selskabet opleve at du ligger gratis i havnene – i op til 3-5 dage årligt!

Bag Søssurancen:

Det er en af verdens største forsikringsudbydere: Lloyd's of London – der 100 % står bag Søassurancen – så sikkerheden kan ikke blive bedre. Søassurancen er privilegeret "Cover Holder At Lloyd's" – og det indebærer at Søassurancen agerer/arbejder som et selvstændigt selskab med alt hvad dette indebærer: fastsætter selv: præmier – vilkår – skadesbehandling osv. osv. – men hele hæftelsen står Lloyd's for – og det er også ganske betryggende.

Kontaktinformation:

Søassurancen Danmark – Skolegade 1 – 5960 Marstal.
www.soassurancen.dk
Tlf. 62 53 10 73

Husk at oplyse at du er DFÆL medlem og at din båd er optaget i DFÆL register (du finder bådens nummer via DFÆL hjemmeside – søg i bådregisteret.

PS: Policer kan opsiges når kunden ønsker det – det kan man også i nogle andre selskaber – så du behøver faktisk ikke at vente til dit hovedforfald – kontakt Søassurancen Danmark allerede nu og få en bedre dækning.



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.
Kobbørsøm og klinkeskiver
Rustfri bolte, skruer etc.
Finsktjære og tjærekit – alt
til faget hørende

Savværket tilbyder:

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

SUNDSHØJ BÅDEBYGGERI

v/Arne Wahl



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

Månedens motorbåd

På en af de få dejlige sommerdage dette år mødte vi i Bäckviken Havn på Hven denne ualmindeligt smukke og velholdte motorbåd, snekken "Celibra" fra bådlaugget Halvtolv på Holmen i København. Den er tegnet af John Johansson i 1976 og bygget af samme i hans bådbyggeri i Karlsborg, Sverige. Bådens mål er 8,10 X 3, og dens motor er en Solé Mini 3 cyl. på 29 HK.



EPIFANES
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

Vores kendte polyurethane maling kan nu laves i 450 specielle marine farver.

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

Epifanes polyurethane maling er som altid, nem og simple at arbejde med.

Giver en ubeskrivelig hård og spejlglat overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer & filler
dækker fugter, sår i
sæt, hæt og gik.



Limning

TDS lim afhænger og
sandepoxyer for bølger
indregul bølger og andre
overflader.



Rengøring

TDS lak bærer til effektiv
og mild rengøring af overflader.
Skaber blødd og andre
anvendelse til alle overflader.



Værktøjer

Special skiver, TDS skiver
for alle former for
overflader, sand og overflader
anvendelse til alle overflader.

**WEST
SYSTEM**
BRAND

Professionel epoxy til bådfolk!



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

Kontakt: HF Industri & Marine, Gårdsvej 6, 9700 Søndborg. Tlf: 62322217. www.hfindustri.dk

HF Industri & Marine
A/S

Velkommen til nye medlemmer

Hummer Sloop, Trolldanden

Martin Randers
5700 Svendborg

Knarr, Eté

Søren Nielsen
4000 Roskilde

Folkebåd

Tune Aardestrup
9000 Aalborg

Spidsgatter, Susan

B. & P. Lorin Rasmussen
5700 Svendborg

Spidsgatter, Old Lady

Roar Pilevad
9240 Nibe

Wallis

Jan Ulrich

Sommerstævne 2016

Af Carl Mangor

Det bliver en sejlads på historiske bølger, når sommerstævnet i 2016 afholdes i Svendborg

I juli 1866 havde omkring 10 joller og mindre både sat hinanden i stævne på Lunkebugten ud for Svendborg for at sejle om kap. Der havde tidligere været lidt private smådyster om at sejle hurtigst mellem Svendborg og Rudkøbing, men det nye her var en officiel indkaldelse gennem Svendborg Avis. I samme år stiftedes den lokale Svendborg Lystsejlad Forening, senere Svendborg Sund Sejlklub, og ligeledes Kongelig Dansk Yachtklub, og hermed var lystsejladsen pludselig sat i system.

Det er nu 150 år siden, og i DFÆL er vi glade for at kunne være tilbage, hvor det begyndte. Mellem torsdag den 14. og søndag den 17. juli har vi plads ved Jessens Mole i den centrale del af Svendborg Havn. Med et stævne, der har 35 år på bagen, er der nogle forventninger at leve op til. Vi håber, at kunne give jer det bedste fra tidligere, og forhåbentlig have et par overraskelser i køjesækken.



Restaurering af Victoria – Del 9

Af Vidar Illum

**"Er I ikke snart færdige med den båd ? "
- Det er der mange der har spurgt mig om.**

Jo, men ting tager tid, specielt når man skal specialfremstille alle ting, som Niels bådbygger siger.

Kølplanke

En af de ting, som har taget meget tid var udskiftningen af kølplanken. Vi startede med at hæve hele båden og vognen op med donkrafte. Så byggede vi 2 tårne/stilladser i hver ende af båden som skulle holde skroget oppe. Blykølen blev så frigjort fra skroget, hvorefter blykølen og vognen blev sænket ned, mens skroget blev stående tilbage på stilladserne. Blykølen og vognen blev kørt væk ud under det forreste tårn.





Da blykølen vejer 2,7 tons, er det ikke en, man bare lige svinger rundt med, så den måtte trækkes ud med en gaffeltruck.

Så blev den gamle kølplanke savet ud og fjernet. Vi måtte også fjerne et par af de nederste planker for at kunne komme til at arbejde. Niels fandt en meget fin egetræsplanke som kunne anvendes som ny kølplanke. Det er en tung "fætter" som kun lige kunne løftes af to mand. Efter forarbejdelse og en del "asen og massen" kom den på plads oppe under skroget og blev fastgjort med nye rustfri bolte.

Så blev blykølen igen kørt ind under Victoria og hævet op på plads med donkrafte og derefter monteret

med nye rustfri kølbolte.

De 2 stilladser blev fjernet, hvorefter båden og vognen blev sænket ned på gulvet igen.

Niels gik så i gang med at lave nye mahogniplanker ned mod kølen. Til sidst blev der kalfatret ned mod egetræskølen.

Lak, lak og lak

Som jeg skrev sidst, var jeg begyndt at lakere alt træværket. I begyndelsen kæmpede jeg lidt med temperaturen i bådhallen, som ikke var høj nok. Heldigvis kom sommeren og med den de højere temperaturer, hvilket hjalp på arbejdet. Det 8. og sidste lag lak blev påført i 28 graders



varme (udetemperatur). Nu var det "sjove" ved at lakere også ved at nå sin ende.

Vandlinje

Vi fandt vandlinjen på den originale tegning fra 1918. Den blev afsat med laser, og det viste sig at passe med vores beregninger.

Fribordet

De sidste uger har vi været i gang med opretningen af

fribordet og skroget. Det viste sig desværre at være mere ujævnt og skævt, end vi havde troet. Så der er blevet slebet en hel del, og det får man ganske simpelt "lange arme" af. Der var kun en vej, og det var med håndkraft og med et langt pudsebræt med korn 60 sandpapir på. Jeg tror aldrig jeg har været så øm i arme og skuldre. Heldigvis fik jeg hjælp af min gode ven Claus. Men der kom et tidspunkt, hvor fagekspertisen hørte op for "voksenlærlingen", og bådbyggeren Niels måtte overtage for at lave den sidste opretning og finish.



Maling af fribordet

Fribordet blev malet inkl. mellemslibninger og spartlinger af små huller mv.

Igen ændrede Victoria fuldstændig udseende og helt klart til det bedre, da fribordet blev malet hvidt.

Nu ligner det faktisk en meterbåd.

Forsættes...



Ebbes Bådebyggeri & Sejloft eftf.

H.C. Christensensvej 2, 5960 Marstal
Tlf. 62532127

e-mail ebbesbaadebyggeri@mail.com

Web: www.ebbe-marstal.dk

Faciliteter:

Sejloft
32 t kran
2500 m² Hal
Snedkerværksted
Glasfiberværksted



Vores bådebygger kan hjælpe jer med bla.

Restaurering
Forsikringsskader
Teakdæk
Flexiteak dæk
Kalfatter-arbejde
Master
Vinteropbevaring

Vores sejlmager kan hjælpe jer med bla.

Nye sejl
Sejl reparation.
Håndsyede sejl
Kaleche



Vi tager os af både de store og de små opgaver

Svendborg Classic 2015



Vinden var springende og svag, men de fremmødte både var smukke som sædvanlig. Traditionen tro havde man inviteret mere moderne både, så der var flotte Coronet-både og Ylva'er med også.

For første gang i DFÆL-sammenhæng så man selvste "Ylva", som jo har lagt navn til klassen, selv om Steen Kjølhede oprindeligt døbte klassen "Karat 30". "Ylva", som jo var den første, er bygget i mahogny i 1972-73, oprindeligt til 30 m2 Skærgårdskrydser klassen. De første år vandt "Ylva" overlegent Sjælland Rundt, men som kom Molich 10M og andre slanke både til og gav "Ylva" konkurrence. Der var derfor opstået pres fra mange sejlere for at få en glasfiberudgave af "Ylva", så der blev fremstillet en ny plug til at støbe efter. Derfor ser de efterfølgende masseproducerede eksemplarer noget anderledes ud.

I øvrigt bredte der sig en sand feber efter slanke både fremfor de fremherskende "badekar", så en lang række andre såkaldte 10-meterbåde bygget ud fra mere klassiske idealer kom til verden – og det kan vi altså takke "Ylva" og Steen Kjølhede for.



"Abelone 3" fra Svanemøllen blev udnævnt til "Årets båd", og som sædvanlig vandt Jesper Worm med folkebåden "Potemkin" overaltsejren

"Ylva" er gennem mange år hjemmehørende i Roskilde – vi må håbe, at vi kommer til at møde den kraftfulde og smukke båd og dens ejere til andre DFÆL-arrangementer.

Du kommer nok til at grave dybt i bådbiblioteket, historiebogen, flagliste og leksikonet. Tjek også søkortene.

Du kommer nok til at grave dybt i bådbiblioteket, historiebogen, flagliste og leksikonet. Tjek også søkortene.

Gorm

- Vinder af krydsord i nr. 124**
Jørgen Kofoed, Viffert

Husk navn og adresse

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Der bliver trukket lod blandt de rigtige svar.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12



Tilbud fra DFÆL-Shoppen

**Der er blevet luget ud på lageret,
og vi kan tilbyde flotte, kvalitets-
produkter**

Nu hvor julen og gaveregneren nærmer sig,
tænk så på hvor flot du og skipperen skal
præsentere din båd til foråret

Send din bestilling til

Catja Beck-Berge
Læssøesvej 17 A,
3000 Helsingør
Mobil 40263839
cbb@defaele.dk



**Damejakke
TILBUD 299,- kr.**

Kjøbenhavnerne sætter båden på land, men fortsætter på det tørre

Lige som sidste år arrangeres tørsejladser med meget
blandet indhold.

Programmet for vinteren ligger ikke helt fast endnu, men
disse aftener er fastlagt:

Torsdag den 3. december i Sundby Sejlforenings
klubhus

Sangaften med Eva og Stig.

Husk at du kan spise i klubhuset forinden.

Torsdag den 7. april i KAS

Filmen »Att angöra en brygga«

Hasse og Tages film om den svære kunst at lægge til
med en folkebåd.

Vi tager mad med til et fælles bord.

Følg med på <http://www.kbh.traesejlere.dk>, hvor pro-
grammet bliver opdateret



Se hele annoncen og endnu flere på DFÆLS hjemmeside

Attila 8-meter

Poul Molich tegnede og byggede denne 8-meter til cruiser/racer reglen i 1956.
"Attila" blev bygget 1956 til Lloyds Register of Shipping. Længde 12,15 m., bredde 2.75 m., dybgang 1,82. Mahogni på eg. Maskine: Vetus diesel 32 hk. 5 køjer, toilet, pantry mm. Båden fuldstændig overhalet udvendig af bådebygger i 2004. Meget udstyr. Båden ligger i Holme Strand ved Oslofjorden, hvor den vil kunne ses.

Pris 310.000 dkr.
Henvendelse direkte til ejer Lars Ramberg tlf. 0047 95100190 eller til ejers repræsentant i Danmark, Folmer Teilmann 30317376, der tidligere har ejet båden.



Molich One Design II 1961, EMMA

33 ft. Honduras mahogni på lamineret eg, blykøl.
Ny 16 hk Vetus fra 08 (ca 600 t), gode sejl, storsejl, fok, genua, genakker, rulleforstag, søkortplotter, kompas, ekkolod, gps, VHF m. DSC, selvstyrer, ur, barometer, separat toilet m. tank, 120 l vandtank, 2 gasblus, originale bronzespil, sprayhood, cockpittelt, ankre, slæbejolle, original spilerbom, og meget andet grej.

Kr 209.000,00
LIS NIELSEN
Leos Alle 24 6270 Tønder
74724330 eller 27574330 eller 42258649



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.
Pris: 295.000 kr. Kan forhandles, evt. kan mindre båd indgå.

Jens Demant
55454002/40455002





Krydskrus

Af Stig Ekblom

En bekendt har været i Pisa og købt dette smagfulde krus. En idé slog straks ned i mig!

Hvem kender ikke problemet med kaffen, der skulper over, når man ligger på kryds med båden?

Her er løsningen jo! Et skævbundet krus – evt. med en skridsikker gummiring i bunden – og naturligvis med DFÆLs logo og billede af en fin sejlbåd på kryds. En klar mulighed for DFÆL-Shoppen – eller hvad?



ISSN 1902-0163