

Kvinderne i træbådene



Nr. 127 · Februar 2016



Nr. 127, februar 2016

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

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

Forside: Caroline med pigeskolen fra Ulfshale på udflugt i 1898.

Indhold

Formandens klumme	4
Det ældste lystfartøj	5
Hvad blev der af Easy?	9
På bådebyggerkursus	10
Kvinderne i træbådene	12
Kvindelig sejlkлуб	14
Sejlerkvinden Birte Molbech	20
Jubilæumsbåde 2016	24
Maritimt Kulturcenter i Hobro	26
Krydsjagt VII	27
Sommerstævnet 2016	28
Svendborg Classic	29
Caroline som nybygning	30
Kalender	32
Kryds og tværs	33
Flov vind og redaktøren	36



»Let« på vej igen



Kvindelig Sejlkлубs skolebåde først i 50'erne



Birte Molbech i folkebåd

Det er i høj grad historien



Det er i høj grad den historie, som vores både rummer, der til stadighed fascinerer mig i foreningsarbejdet og mødet med den enkelte båd.

I de mørke vintermåneder er det lykkedes mig at dykke lidt ned i noget af den litteratur, som min forgænger og DFÆLs stifter Bent Aarre har beriget sin eftertid med. Især har jeg ladet mig fornøje med bogen "Sejlerliv dengang", som jeg var så heldig at erhverve mig på stumpemarked ved sommerens stævne. Bogen giver et lunt og humoristisk indblik i en svunden tid, hvor sejlsporten endnu lå i sin vugge. Det hele krydret med skønne illustrationer fra forfatterens egen hånd. En del af datidens varme emner genkender vi ligeledes i nutiden, såsom forskellige holdninger til nymodens ting og naturligvis også diskussioner om måleregler. En endnu større del af bogens emner tilhører definitivt fortiden, for vi kan næppe nikke genkendende til begreber som "den faste mand", eller en almen opfattelse af at en halvdæksbåd på 20-22 fod er helt fin til langture af 3-5 dages varighed.

På en væsentlig del af vores forenings sejlene flåde, er kølen lagt i denne fordums tid, og det finder jeg dybt fascinerende. Vi har været en tur i arkiverne, for at finde frem til de både, som her i 2016 kan fejre 70, 80, 90 og 100 års jubilæum og listen kan læses i sin helhed i dette nummer af "Klassisk Træbåd".

Bag hver eneste jubilerende båd ved vi, at der ligger historier gemt. Nogle af dem rummer mangeårige familiehistorier og er måske gået i arv mellem et par generationer. Andre har skabt glæde for utallige elever på sejlskoler og nogle af jubilarerne måske endda begge dele. Dog er det gældende for hver eneste, at der gennem årtier har været ilagt et stort engagement og et

utal af arbejdstimer og flid, for ellers var de gået til grunde for længe siden.

DFÆL ønsker årets jubilarer tillykke.

Der skal naturligvis også ønskes tillykke til Københavns Amatør-Sejlkлуб, som i år kan fejre sin 125 års fødselsdag. Begivenheden markeres på selve dagen og i selv samme lokaler, hvor klubben i 1891 så dagens lys. Dette understreger blot og vidner om en klub som værner om historien. En historisk interesse som også strækker sig til klubbens både, for der er ikke mange sejlkubber som kan bryste sig af, at flåden tæller aktive klubbåde med mere end 90 års tjeneste "i kølen".

I 1926 solgte K.A.S. skolebåden "Oui Oui", en dengang nyere 6mR, for delvis at kunne finansiere gaffelriggeren "Ydun", der blev anskaffet samme år. "Ydun" har lige siden været omdrejningspunktet for utallige elevers praktiske del af sejlundervisningen, og den sejles fortsat med stor glæde af klubbens elever på sejlerskolen. 70 år senere (!) fandt "Oui Oui" ad mange omveje atter tilbage til K.A.S., hvor den undergik en gennemgribende restaurering, iværksat og udført af klubbens ildsjæle, hvilke i 2009 resulterede i anerkendelse i form af Harpunloggen. Nu har aktive K.A.S.-kræfter endnu engang tilvejebragt en gammel klubbåd. Denne vel at mærke en helt speciel en af slagsen, eftersom det er klubbens allerførste, nemlig "Let", som var i klubbens eje i 1891 – altså for 125 år siden. Det står endnu i det uvisse, om der kan rejses midler til restaureringen, og DFÆL ønsker projektet og ildsjælene omkring rigtig god vind. Du kan læse mere om "Let" i Henrik Effersøes artikel inde i bladet.

Rigtig god læselyst.

Catja Beck-Berge Formand

LET – det ældste af de ældre lystfartøjer

Af Henrik Effersøe

Næsten alle ældre lystfartøjer som stadig pløjer bølgerne, er 50-100 år gamle. Der er dog stadig enkelte endnu ældre både bevaret: Nu skal I høre historien om den allerældste: Den 128-årige halvdæksbåd 'LET'. *)

Begyndelsen

I Københavnsområdet begyndte lystsejladserne for alvor med stiftelsen af DFfL (Dansk Forening for Lystsejlads – det nuværende KDY) i 1866, i år for 150 år siden. De fartøjer man sejlede lystsejlads på Øresund dengang, faldt i to klare grupper: den ene med store, smukke og ekstravagant udstyrede lystkuttere, som det højere borgerskab, adelige og kongelige sejlede med hyrede mandskaber. Den anden en skønsmæssig blanding af fiskejoller, kragejoller, små sejlkuttere etc., som mere



LET i Gilleleje Havn 2001



LET sejler i Øresund ca. 1997

jævne mennesker fandt glæde i at manøvrere på aften- og kortere dagture. Ordet weekend var ikke opfundet...

Springer vi frem til 1880'erne, er der opstået en del små sejlkubber i København – adskilt af Langebro og Knippelsbro. Nord for broerne holder lystfartøjer til ved Nordre Toldbod og Langelinie – for svaj forstås; den første lystbådehavn, Langeliniehavnen, blev først bygget i 1890'erne. Kajerne i havnen, inkl. kanalerne på Christianshavn, var til erhvervsfartøjer – ikke til fornøjelse!. De toneangivende sejlkubber i det nordlige havneområde var DFfL (KDY) og Øresunds Seilforening. Syd for broerne var Kallebostrands Seilforening, Kallebod Sejlkub og fra 1887 Seilforeningen Enighed de betydeligste. Fartøjerne i Sydhavnen lå for svaj på det lave vand umiddelbart syd for Langebro – det senere opfyldte område, hvor Kalvebod Brygge med de store, grimme klodser i dag ligger.

For at komme til emnet – halvdæksbåden LET – slår vi op i Dansk Sportstidendes årgang 1888, hvor denne notits findes på side 99 i udgaven fra 30. marts: Halvdækket Sænkekjolsbaad knapt 3 Tons drægtig Dim.: 22' Bredde 7'6" Dybgaaende u. Sværd 2' med Sværd 4' bygges af N.H. Nielsen Skovshoved for Pladseier P. Hansens Regning.

*) Note, så definitionen er klar: vi taler om lystbåde, der er bygget som sådanne – og ikke om ombyggede erhvervsfartøjer).



Kallebodstrands Sejlforenings

Championsejlads fandt Sted Søndag
den 30. Juni med følgende Resultat:

Sejerherre blev Pladsejer *P. Hansen*
med Halvdæksbaad »Let« i

2 T. 41 M. 43 S.

Nr. 2 blev Melhandler *A. Madsen* med

»Agnese« i 2 T. 43 M. 51 S.

Nr. 3 blev Baadfører *Chr. Nielsen* med

»Froya« i 2 T. 49 M. 1 S.

Nr. 4 blev Assistent *E. Eriksen* med

»Tom« i 2 T. 50 M. 13 S.

Nr. 5 blev Fuldmægtig *H. Holm* med

»Anna« i 2 T. 51 M. 26 S.

Nr. 6 blev Snedkerm. *C. Ramberg* med

»Otto« i 2 T. 54 M. 30 S.

Nr. 7 blev Kontorist *C. Achen* med

»Gudrun« i 2 T. 55 M. 49 S.

Nr. 8 blev Bogbinder *Reichel* med

»Stephanie« i 3 T. 6 M. 37 S.

Metalrejer *Jensen* og Fabriks-
bestyrer *Schmidt* opgav Løbet.

Pladsejer *P. Hansen* er altsaa
Championsejler i Kallebodstrand for
1889 og Ejer af den første Champions-
ring.

Vi ved desværre ikke andet om Pladseier P. Hansen end at han lod LET bygge, og at han var medlem af Kallebostrands Sejlforening. Vi ved dog, at han var en dygtig kapsejler med sin halvdæksbåd – se bare resultatlisten, hvor han med LET bliver "Championsejler i Kallebodstrand 1889".

Der findes ikke fotos af LET eller de andre både i Kallebodstrands Sejlforening fra denne tid, men som nævnt var der tale om beskedne fartøjer – og på grund af vanddybden i Kalleboderne (nu Kalveboderne) stak de under 1 meter. LET var af samme årsag bygget som "Sænkekjolsbåd" med en dybgang på to fod (61 cm) med sværdet oppe og det dobbelte med sværdet nede.

K.A.S. og Sejlerskolen

I marts 1891 stiftes Københavns Amatør-Sejlkлуб, der holdt til ved Langelinie. Initiativtageren var konsul C.A. Broberg, som brændte for amatørsejlads: Han ønskede, at den nye sejlkлубs fornemste opgave skulle være på frivillig og ulønnet basis at uddanne unge mænd (undskyld d'amer) til at færdes på søen som lystsejlere. Den nye klub fik på grund af denne programmerklæring enorm tilslutning lige fra starten, og allerede i maj 1891 starter K.A.S. det, som i dag er kendt som sejlerskolen, hvor man begynder at give sejlundervisning i medlemmernes egne både. Broberg mener dog, at klubben selv skal anskaffe egnede skolebåde og man bestiller i sommeren 1891 to spidsgattede halvdæksbåde i Norge. Som midlertidig skolebåd tilbyder konsulen generøst klubben sin egen båd, som klubben så kan sælge, når de to norske både ankommer. Konsul Brobergs egen båd var LET, som han havde købt samme år. Og LET bliver således Danmarks første skolebåd i den første sejlerskole for "amatører" i Danmark (og formentlig også i verden). Sejlerskolens protokoller findes endnu fra og med den første sejl dag den 20. maj 1891 og vi kan følge de private bådes og LETs bedrifter med elever – fx berettes der om LET's første sejlads: "Foretog forskellige Manøvrer i Svanemøllebugten – navnlig Kryds ud og Slør tilbage".

Allerede om efteråret sælges LET og indtægten på 500 kroner anvendes til delvist afdrag på gælden for de to norske både, der fik navnene 'Aage' og 'Axel' efter to unge prinser.

Notits i Dansk Sportstidende den 16. oktober 1891:

Halvdæksbaaden "Let", som af Konsul C. A. Broberg ved Seilsaisonens Begyndelse blev skjænket til "Kjøbenhavns Amatør-Seilkлуб" til foreløbig Øvelsesbaad for Amatører, er nu, efter at Klubben har faaet sine nye Øvelsesbaade, af Bestyrelsen solgt til Hr. Pladseier C. Ramberg.

LET 1891-2001

Nu fortæber sporet efter LET sig – ligesom for alle de øvrige lystbåde fra den tid. Vi ved ikke, hvor længe Kallebodstrands andre fartøjer holdt sig flydende og vi ved ikke, om Aage og Axel og deres ligemænd blev 30,



40 eller 50 år gamle. Der er intet spor af alle disse små både i dag – altså lige bortset fra LET....

Båden har sikkert – efter ovennævnte Hr. Pladseier C. Ramberg – haft utallige ejere i de mere end 100 år fra salget i 1891 og til årtusindskiftet. Navne, havne, sejlklubber etc. i de mange år kender vi ikke.

LET dukker op igen....og forsvinder

I 2001 gik jeg en tur i Gilleleje Havn og så en meget smuk lille klinkbygget kragejolle. Den hed LET og en klokke begyndte at ringe hos K.A.S.’ historiker (det er også undertegnede). Jeg var endnu ikke klar over, at det måske var den LET, men fik fat i ejeren som fortalte, at han var glad for båden: ‘Den sejler godt, selv om den er meget gammel’, sagde han. ‘Den er faktisk fra 1888’, sagde han – og så spidsedes ørerne jo naturligvis! Han havde købt den via en annonce i DFÆL-bladet i 1986 – annoncen ses herover.

Hvis man oversætter fod/tommemålene fra notitsen i Dansk Sportstidende marts 1888 til annoncens meter og centimeter, så passer det sær’me. Vi bemærker, at båden nu har indenbords motor og ikke længere ”Sænkekjøl”. Ejeren gav mig et par fotos fra 1990’erne med båden under sejl. Jeg var imponeret og ret overrasket: LET var



LET med ny stævn i villahaven i Gilleleje 2014





LET ankommer til K.A.S. bådplads – smukke linier!

pludselig dukket op og havde en glad ejer – jeg fortalte ham lidt om bådens oprindelse og bad ham kontakte mig, hvis han en dag skulle sælge den. Det skulle han nok, men det skete ikke, og da jeg var forbi Gilleleje otte-ti år senere var den væk – og ingen i den lokale sejlklub vidste, hvad jeg talte om.

LET var forsvundet og jeg frygtede det værste, men gav ikke op – og tænkte ofte på, hvordan jeg skulle finde ud af, hvor den var blevet af. Ved DFÆL-sommerstævnet i Ebeltoft 2013, hvor der også var store skibe med, kom jeg ved langbordet i kontakt med gode folk fra laug et omkring 'Vilhelm' fra Gilleleje. Det er en stor spidsgattet, klinkbygget, Isefjordsbåd i meget fin stand. Jeg spurgte om de måske kendte en 'miniudgave' af Vilhelm ved navn LET, som for år tilbage lå i Gilleleje. "Ork ja, det er vores laugsmedlem Jørgen Brenting, som har den liggende hjemme i haven", var svaret. Han er i gang med at skifte noget stort på den, fortalte de. Jeg fik hans nummer og ringede og spurgte om jeg måtte besøge ham og se hans kragejolle. Jeg skulle være meget velkommen. Op til Gilleleje, villahave, under pressenning – dér lå den saftsusemig!! Jørgen viste sig at være en meget flink mand, der havde nogle få historiske papirer på båden – et nationalitetsbevis fra 1935 og et målerbrev fra 1948 og noget om, at LET vistnok havde haft en ikke

så køn kahyt engang i 1960'erne.

Han havde taget det meste af dækket af og havde skiftet stævnen (smukt arbejde), men så var arbejdet gået i stå, fordi laug et omkring Vilhelm trak mere. "Der er også nogle bord og et par spanter, der skal skiftes", var meldingen. Over en kop kaffe fortalte jeg LET's historie anno 1888 og 1891; om de to "Pladseiere", om konsul Broberg og K.A.S. for mere end 120 år siden. Og at det efter mine undersøgelser måtte være den ældste endnu bevarede lystbåd i Danmark. Plus den første sejlerskolebåd i Danmark – nok endda i hele

verden. Han blev lidt stille – han så tænksom ud og sagde så, at han gerne ville forære den til K.A.S., hvis vi da ville have den tilbage igen efter de 123 år. Det havde jeg ikke lige forudset. Jeg lovede Jørgen at undersøge sagen og vende tilbage. "Ja, for jeg får den jo ikke lavet i stand og så må den jo ophugges", sagde han. Det må ikke ske! var det eneste der rumsterede i mit hoved på hjemvejen. Lidt sjovt, at K.A.S. for anden gang på 123 år fik LET tilbudt kvit og frit – i 1891 og i 2014!

K.A.S.'s bestyrelse var forstående for det historiske aspekt og ville gerne modtage båden, men beslutningen er, at istandsættelse må ske med midler uden for klubbens almindelige budget.

Der står vi så nu: LET er transporteret til klubbens bådplads, rensat og støvsuget og den fine nyere Yanmar-dieselmotor er taget ud.

En LET-gruppe er nedsat, og vi er i fuld gang med at søge midler til istandsættelse, som primært skal ske hos en professionel bådebygger. Hvordan LET skal bruges når den er færdig, bliver besluttet på et senere tidspunkt, men at den skal ud at sejle, er der ingen tvivl om!

Vi modtager gerne input fra dette blads læsere, og historien følges jo nok op, når der er nyt at berette.

Hvor blev de af?

Af Ove Juhl

I Bogen om meter-bådene er der på side 28 et flot billede af en gaffelrigget 6-meter ved navn "Easy".

Det vakte min nysgerrighed. Der blev straks slået op i vores nuværende register uden at finde den.

I billedteksten kan det læses, at "Easy" formentlig er bygget i England i 1908. I 6mR registret i samme bog kan det ses, at den i 1920 er ejet af Jensen, som er medlem af Frem; det ses også af, at sejlmærket er F7.

For dem, der ikke kender Bogen om meter-bådene, så er den udgivet af Sejl & Motors Bogklub 1984 i samarbejde med DFÆL. Bag i bogen, der blev uddelt til de daværende medlemmer af DFÆL, var der et register over medlemmernes både. "Easy" er da ejet af Caspar Kock, Århus, og der er spørgsmålstejn ved byggested og konstruktør, der begge er opgivet som England – også byggeåret 1907 er der spørgsmålstejn ved.

Den første gang, der kan læses om "Easy" i DFÆLs arkiver, er i registret fra 1981, og sidste gang er i registret bag i Bogen om meter-bådene. I registret fra 1981 står opført, at Easy er tidligere øvelsesbåd i Frem, og at den er beklædt med glasfiber – herefter er der intet at finde.

Umiddelbart ser det ud til at være en af de første både tegnet til den første R-regel, der blev vedtaget ved en konference i London 1906, men et opslag i Kendings-bog for danske lystfartøjer (1937) viser noget andet.

Heri kan læses, at "Easy" også dengang sejlede med F7 i sejlet, og ejeren er Henry Jensen, København. Det oplyses at "Easy" er fra 1900, Bygget i Zeuthen, Berlin! Det kan altså udelukkes, at den er bygget som 6mR, men det er sandsynligt, at den senere er blevet ind målt til denne regel.

På et opslag på Freundeskreis Klassische Yachten's,

det tyske DFÆL's , hjemmeside, kan det ses, at der på det tidspunkt er et værft, der bygger lystbåde, Bådeværftet Zeuthen med Claus Engelbrecht som ejer. Claus Engelbrecht var også kendt som konstruktør, det er på ingen måde sikkert at "Easy" kommer herfra, men det er da muligt.

Et spørgsmål til Gorm Boa, layouter på dette blad, gav lidt flere oplysninger.

Gorm fortæller, at "Easy"s tidligere ejer, Henry Jensen, testamenterede den til Frem's sejlerskole i begyndelsen af tresserne, men de mente dog ikke, de kunne bruge den.

Et ungt par købte den på auktion for ca. 1.200 kr. De kunne ikke holde den flydende og beklædte den derfor med glasfiber.

Båden var rundt hos nogle ejere forskellige steder i landet, indtil en ung mand forelskede sig i den. Han var socialpædagog og gik frejdigt i gang med at renovere båden. Det var så omfattende, at han gik i lære som bådbygger og derefter skiftede næsten alt undtagen en del af apteringen. Han lavede ny rig som den originale gaffelrig, og da han var færdig behandlede han den med epoxy. Han kom med det meget smukke fartøj til Frem's klubhus en gang omkring 1980-90 og spurgte om nogen kendte båden, da der stod et Frem-mærke i sejlet. Gorm fortæller, at han var den første, den unge mand stødte på, og han kunne fortælle denne historie.

Er der nogen, der ved mere om Easy, eller hvor den blev af, så lad os høre.

Historien om Easy er den første i en serie med titlen: "Hvor blev de af?"

Det vil være historier om både der er forsvundet, det kan også være historien om en båd, der er hugget op, brændt, forlist eller solgt til udlandet

Hvis læserne har ideer, hører vi gerne fra jer, I også velkomne til at sende en artikel til bladet, hvis I kender til en båd der er forsvundet i glemsel.



Kurser på Løgstør Bådebyggeri

Af Anja Kiersgaard (frit efter www.baadebygningsskurser.dk og efter egne oplevelser)

Behøver man at skifte et bord, hvis det er flækket, er det muligt at reparere et utæt stød, og hvad nu hvis spunnningen og klædningsplankernes ender er dårlige? Det er svarene på denne type af spørgsmål, som man kan komme lidt nærmere på Løgstør Bådebygger, hvor Finn underviser i alskens "træmandskab".

Jeg deltog i januar i kurserne "Reparationer på træbåden" og "Skift en planke". Kurserne havde god tilslutning og alle deltagere præsenterede hver især kort deres både og de emner, de havde med til drøftelse med bådebyggeren. På kurserne når man en kort teoretisk gennemgang af træskibenes konstruktioner, så man får

en smule fornemmelse af svagheder og styrker i konstruktionsmetoderne, men der arbejdes også praktisk med værktøj i bådhallen.

Kursernes varighed på én dag levner ikke meget tid til at deltagerne kan håndtere værktøj, men udvalgte arbejdsopgaver var dog mulige at klare for de kursusdeltagere, som havde lyst og mod.

Bådebyggeren er ikke dogmatisk. Han gennemgår de problemer, man oftest støder på i ældre træfartøjer, og med en kombination af traditionelle og moderne teknikker og materialer angiver han gerne reparationsmuligheder i både epoxy, resin-lime og traditionelle samlingsteknikker.

Kurserne lægger ikke op til at man går derfra som ekspert – det er tiden på ingen måde tilstrækkelig til



I røg og damp. Bådebyggeren tvinger dampet planke på plads. Foto: Anja Kiersgaard

– men man får en bedre fornemmelse af muligheder og ikke mindst, hvortil man skal søge hjælp, fordi man rammer sine egne begrænsninger. På "skift en planke"-kurset talte vi tillige om hvordan man sikrer sig den rette type træ at arbejde med og får en fornemmelse af materialeforbruget.

Jeg kan anbefale kurserne som introduktion til at få løst egne problemer. Det kan især give fantastisk god mening at drage afsted sammen med ligesindede, med hvem man deler "vinterhi"/bådplads,igestillede problemer eller blot netværker med omkring træbådsrenovering.

Eksempler på kurser i vintersæsonen 2015/2016 handler særligt om overfræser-teknikker, teak som materiale; vedligeholdelse/reparationer og lidt om nybyggeri.

LØGSTØR BÅDEBYGGERI

Havnevej 5, 9670 Løgstør

Telefon +45 98 67 18 85

info@baadebygningkurser.dk



At anlægge et land til overfræseren er et delikat stykke arbejde. Spant rettes af til glat flade før ny planke indmåles. Foto: Anja Kiersgaard



En vrangbue benyttes til at afmåle den helt præcise form til fx nye svøb. Vrangbuen, som fra starten af målearbejdet er løs i alle led, trykkes tæt langs klædningen og leddene fikseres, hvorefter faconen kan overføres til skabelonmateriale eller limeform. Bådebyggeren sælger vrangbuen i løbende meter. Foto: Anja Kiersgaard



Peter måler bredde og smig til ny planke. Foto: Anja Kiersgaard

Kvinderne i træbådene

Under besættelsen var der et rent boom i tilstrømningen af unge kvinder til juniorafdelingerne – pigerne udgjorde i disse år noget nær halvdelen af de nye medlemmer i mange sejlkubber.

Det varede tydeligvis ikke ved; endnu den dag i dag er sejlsporten – også træsejlernes flok – en mandsdomineret verden.



Bådkonerne

Det er vel ikke overdrevet at påstå, at langt de fleste sejlene kvinder – også blandt træsejlerne – er ”bådkoner”, der godmodigt følger med deres mænd på diverse togter og til DFÆL-træf.

Sådan er det nu ikke over hele linien. Heldigvis er der undtagelser, og dem vil vi prøve at hale frem i lyset i de kommende numre af Klassisk Træbåd.

Og vi kan da noget i DFÆL

Nu har vi jo en kvindelig formand med egen træbåd – vi har dermed på trods af vores hang til nostalgi langt overhalet amerikanerne, der indtil nu kun har kunnet præstere mandlige præsidenter. Og vi har redaktionsudvalgsmedlemmet Eva Noer Kondrup, der er skipper i springeren ”Passat”, ejet af 3 kvinder og en enkelt mand. Vores tidligere forretningsfører Birte Molbech har en mangeårig fortid som bådchef og sejlinstruktør i Kvindelig Sejlklub, og den superaktive M22-sejler Anja Kiersgaard banker os andre på DFÆL-kapsejladserne.

For ikke at glemme Lisbeth Kofoed, der har sejlet hele sit liv som skipper i diverse træbåde, har skrevet træsejlersange og utallige sejlberetninger og artikler til diverse blade.

Ny artikelserie skudt igang

I sidste nummer af Klassisk træbåd havde vi et vidunderligt møde med endnu en af undtagelserne, nemlig Kirsten Lund, der har sejlet og vedligeholdt træbåd gennem 53 år, heraf de sidste 20 alene med ”Pingvinen”.

Vi lader artiklen om Kirsten Lund blive startskuddet for en artikelserie, der vil omgås den kvindelige færden i sejlsportens verden – naturligvis med særlig fokus på livet i træbådene.

Der er garanteret nogle væsentlige årsager til mandsdominansen, dem vil vi særlig kigge på i denne artikel om Kvindelig Sejlklub.

Her er vi jo så heldige at kunne inddrage et kronvidne, nemlig Birte Molbech, der har ydet en mangeårig og engageret indsats for DFÆLs udvikling, men som nævnt også har en lang karriere i denne forening, der findes den dag i dag.



Birte Molbech med en halvmodel af hendes og Torbens første båd ”Mimi”, en 7meter R båd fra 1911.



I maj 1944 fandt Sejl og Motor anledning til at hænge de unge kvinder ud, der efter deres mening konkurrerede overdrevent med de mandlige sejlere – så selvom det var ”et yndigt Syn”, kom ”Øllet i den gale Hals”



Kvindelig Sejlklub – en anden måde at være kvinde ombord på

Af Stig Ekblom

Kvindelig Sejlklub fylder 75 år til næste år, og den er stadig i fuld gang. Siden 1996 har dens bådpladser og klubhus i Kalkbrænderihavnen befundet sig helt inde i bunden af det lange løb forbi Svanemøllehavnen – midt i det mondæne havnekarter ved Restaurant Paustian og alle advokatkontorerne.

I starten af 1940'erne var der et åbenlyst behov for, at kvinderne gjorde noget for deres muligheder for at blive reelle sejlere. Hvis kvinder overhovedet kunne få lov til at komme med ud i en båd, var de henvist til at være pyntedukke ombord – og så selvfølgelig at sørge for mad og rengøring.

Stigende interesse havde vanskelige kår

Som ovenfor nævnt var der en kraftigt stigende kvindelig interesse for sejlsporten under besættelsen. KDY reagerede på presset ved i 1942 at åbne for optagelse af piger i juniorafdelingen, men KAS fastholdt deres nej til ethvert kvindeligt medlemskab – det blev først ophævet i 1980!



Kvindelig Sejlklub

Dagbladet BT udskrev en konkurrence om udformningen af klubbens logo og flag, men "søpigerne" udformede det nu selv og var meget stolte af det. Det er stadig klublogoet, men i dag i den mere strømlinede form til højre



I 1944 bragte Sejl og Motor dette skønne foto fra KvS's standerhejsning i deres store artikel om kvinden og sejlsporten. Kvinderne står i fuld klubdragt med "spytklatten" på hovedet i RAF's farver.

Første møde

Under disse forhold forekommer det ikke mærkeligt, at en annonce og lidt omtale i dagbladet BT bragte de første 7-8 sejlinteresserede kvinder sammen til et møde i et privat hjem på gammel Strandvej i Hellerup. Initiativtagerne var 2 rutinerede sejlere, Alice van Wylich-Muxoll og Else Eilschou-Schmidt, som hurtigt fik de noget mere mundrette navne Mux og Essi. Mødet fandt sted hjemme hos Essi, og det blev fulgt op af flere med endnu flere deltagere.

Her kunne kvinderne udveksle deres fælles erfaringer med livet sammen med mænd i klublivet og i bådene. Kvinderne var oftest henvist til at lave mad og gøre rent, og så til nød tage en trosse, når man kom i havn. Manden tog altid rorpinden, når det ikke var magsvejr, under

havnemanøvrer, og hvis der opstod en vanskelig situation. Sådan lærer man da ikke at sejle...

Stor medieomtale

Allerede på det første møde i juni 1942 blev vedtægterne skrevet, og "Dansk Søpige-Klub" var dannet. To uger efter skiftede foreningen navn til Kvindelig Sejlklub, forkortet KS. Dette protesterede Kastrup Sejlklub imod, så man skiftede forkortelse til KvS.

BT, Sejl og Motor og andre medier fulgte nøje med i udviklingen og gav den nydannede forening megen rosende omtale.

Mandlig skepsis

Da foreningen blev stiftet i 1942, ytrede en af de førende kræfter i dansk sejlsport, Eyvind Schiøtz, sin skepsis overfor projektet. Han stillede tvivl ved berettigelsen af en sådan forening, og især tvivlede han på kvindernes fysiske udholdenhed, når der ikke var mænd til at udføre "det grove".

Og ikke mindst tvivlede han på om kvindernes åndsnærværelse rakte til at klare en båd under alle forhold uden mænd ombord.

En håndsækning

Schiøtz udtalte også om det med kvinder i bådene, at "...senere, naar begge Parter staar til Søes som habile Sejlere med Certifikat osv., forstaar Mændene ogsaa at værdsætte en kvindelig Haandsækning om Bord i et Fartøj".

Kvinden ombord kunne altså allernådigst få lov til at give en "håndsækning" til manden. Det var de nye klubmedlemmer enige om, at det lærer man altså ikke at sejle af, så nu ville de prøve at være sig selv på vandet.

Den gamle tunge gaffelrigger "Frida" blev skolebåd for KvS gennem en lang årrække. Der var ingen tvivl om, at hvis man kunne håndtere den, så kunne man håndtere alt...

Klubbåd

Kvindelig Sejlklub var nu en realitet. Båd havde de endnu ikke, men de fik snart lov til at købe en tung gammel gaffelrigget kragejolle "Frida" på afbetaling. Sælgeren var en af de uhyre sjældne kvindelige sejlere, Reina Petersen, og betingelsen for afdragsordningen var, at den tidligere ejer skulle have lov til at låne den en gang imellem. Reina Petersen blev ovenikøbet tovværkslærer i klubbens første år.

Båden var noget af et sværthåndterligt skrummel. Det fortælles, at alle flygtede, når "Frida" kom ind i havnen.

KvS's jubilæumsbog fortæller om engang, hvor kvinderne havde store problemer med at komme ud af Tårnbæk i frisk vind. Et skarpt drej krævede at tage rorpinden ud og dreje roret med håndkraft – pga. palstøtten på dækket – vi kender det fra spidsgatterne.

Tårnbæk Havn er jo snæver og kronglet, så alle holdt vejret – også de mange tilskuere på broerne. Men de klarede den med bravour, så her blev ingen anledning til at hænge kvinderne ud...

"Frida" blev solgt i 1953.

Sejlerskole uden godkendelse

Kvinderne var enige om, at det vigtigste formål for klub-





Helt uden mandlige håndsrækninger til det praktiske klarede man sig nu ikke. Gennem mange år hjalp den gamle fisker og pladsmand hos Frem, Christian Andersen, med de mere vanskelige opgaver – og han underviste også i tovværk.

ben var at give kvinderne en chance for at lære at sejle. En sejlskole blev straks oprettet med Mux og Essi som instruktører, og en navigationslærer Relster fra Styrmandsskolen ville gerne undervise "pigerne" og gjorde det i 8 år, indtil Handelsministeriet endelig anerkendte kvindernes ret til at bruge klubbens sejlcertifikat til at kunne gå videre til kystskipperprøven.

Kvindelig Sejlklub blev statsanerkendt som sejl-skole i 1951 – året efter tog 5 medlemmer kystskippereksamen.

Provokatorisk uniformering

I tidens ånd blandt sejlklubberne vedtog KvS også en "dresscode", både under sejladserne og ved de sociale og udadvendte arrangementer.

Man bar mørkeblå sweater med påsyet KvS-emblem, mørkeblå Holmens benklæder og så de kendte gammeldags blå gummisko med hvide næser.

I 1944 kom "Spytklatten" til, en marineblå hue med hvide cirkler og en rød ponpon – i det engelske flyvevåben, RAFs farver – en klar provokation mod besættelsesmagten. Bukserne var lavet af genbrugsuld – krasuld – og var dybt problematiske. Det var herrebukser med gylp – de rakte ikke op over damenumsen og sad jo helt forkert, men det var, hvad der var til at få...

Kapsejlads

Det tog nogle år, før kvinderne gik ind i kapsejladsens verden – først rigtigt, da Marie Moe kom til som formand og ivrede for at kapsejle.

Men den tunge gamle kragejolle "Frida" kunne absolut ikke gøre sig på banerne – det var altid hende, der "lukkede leddet".

Der blev det bedre, da klubben i 1948/49 anskaffede sig folkebåden "Carioca", bygget 1948 på Svendborgsund Yachtværft. Det skabte nogen diskussion, at skolingene ikke mere skulle foregå i en gaffelrigger, men formanden Marie Moe påpegede, at en folkebåd var mere håndterbar for kvinder – ikke så muskelkrævende som "Frida".

Det var vist dog ikke kun materiellet, der medførte de ringe kapsejladsresultater i de år. I jubilæumsskriftet for KvS bringes en lille beretning fra en kapsejlads "Hveen Rundt" i 1956 – den udstråler nydelyst og hygge-trang mere end kampvilje. Her citeres i udpluk:

"...Frokosten var vellykket, og vi blev let søvnige af sol og agten for tværs. De andre havde sat deres spillere, og hvad de ellers havde af frakker og andre forsejl, og det var jo intet under, at vi ikke kunne følge med, når vi blot havde sat genua." (...) "...det bragte Christian ud af fatningen. Han kunne ikke forstå, at vi ikke havde en spiler. Trille sagde gabende, at det havde vi da rigtig nok..." (...) "Derefter gik det strygende mod målet, og vi nåede kun en enkelt kop the, før vi var der." (...) Men som man siger, når man ikke har vundet laurbær: Vi havde da en pragtfuld tur."

Særdeles tilbagelænet, kunne man da vist fristes til at sige.

U-båden

I 1953 fik klubben en gave af den store sejlsportsmæcen, direktør Svend Andersen, nemlig Unionsbåden "Per" UD 6. Direktøren havde foræret 3 Unionsbåde til københavnerklubberne Sundet, KAS og KvS.

Unionsbåden var konstrueret af Utzon – populært kaldet U-båden eller Klubbåden. Den havde vundet en konkurrence, udskrevet af Københavns Sejlunion, men U-båden blev nu lidt af en skuffelse som kapsejler trods den dygtige konstruktør.

Det kneb med stabiliteten, så der kom større kølvægt på og ændringer i riggen, men rigtigt velsejlende blev den vist aldrig. KvS tøvede med at afsætte den, når den

I 1956 kunne klubbladet nu alligevel berette om, at "Per" havde vundet 1. pladsen ved flere onsdagsmatcher og andre fælleskapsejlads med andre klubber.

nu var en gave – selv om de aldrig rigtigt blev glade for den. Så de beholdt den helt til 1962, hvor de byttede den ud med Lind-folkebåden "Sisse", FD 316.



Endnu mere kapsejlads

I 1966 førte anskaffelsen af Lind-folkebåden "Sisse", FD 316 til, at en kvindelig besætning for første gang deltog i Sjælland Rundt. Vores Birte Molbech var med ombord og fungerede som korrespondent fra færden.

Kvinderne kom afsted "Efter et kæmpearbejde med dels at få "rigget" babysitter til og dels at få rigget "Sisse" til for en længere tørn..."

Det vigtigste var at gennemføre turen – medierne havde bemærket, at der var en "pigebåd" med i feltet. Turen blev gentaget næste år foruden flere andre distancesejladser, og i 1969 havde klubben to folkebåde med på Sjælland rundt ud over at deltage i Møn Rundt og DM for folkebåde.

I 1967 arrangerede Kvindelig Sejlklub deres første åbne kapsejlads i anledning af deres 25-års jubilæum.

5 år senere indstiftede KvS Ladies Cup, en distancekapsejlads rundt i Sundet på 35 sømil. Den blev fastsat til altid at blive afviklet på "Mors Dag" – den anden søndag i maj.

Ladies Cup var fra starten af en succes med stort deltagerantal – og blev afholdt hvert år indtil 2011.

Blomstrende socialt liv – uden klubhus

Klublivet var gennem årene præget af masser af sociale arrangementer – fællessejladser med andre klubber om sommeren, og månedlige klubmøder om vinteren – også julestue. Kvinderne mødtes og sang, strikkede, spillede kort eller bare snakkede. Der blev også afholdt søndagstraveture i skov eller ved strand med efterfølgende frokoster.

KvS havde intet rigtigt klubhus gennem klubbens første 42 år, så de sociale sammenkomster og møder blev holdt i private hjem – dog blev standerhejsnings- og afriggerfester holdt forskellige steder, hvor man nu kunne låne sig til sale.

Birte Molbech fortæller, at det var særlig besværligt med hensyn til omklædningsforhold. Her måtte man "på nåde og barmhjertighed" låne sig til plads hos KAS, men det kom først i stand fra 1962. Der var iøvrigt tit vanskeligheder med det, når KAS'erne selv fandt anledning til at bruge faciliteterne.

I 1982 fik de lov til at opstille en skurvogn på KAS' grund, så de i det mindste havde et sted at skifte tøj.



Endelig kunne KvS få dameskoen under eget bord – 42 efter sejlklubbens stiftelse. De fik nu kun lov til at bo der i 12 år, så lukkede man Skudehavnen for at bruge den til at bygge sænekasserne til Øresundsbroen





Kvinderne poserer afslappet for fotografen på læ dæk under skolesejls med "Frida"

KAS og kvinderne

Kvindelig Sejlklub havde ellers et udmærket samarbejde med KAS gennem årene. KvS omtalte tit forholdet mellem dem som et storebror/lillesøsterforhold, men indadtil kunne KAS tydeligvis ikke slippe af med deres "femifobi" – en indgroet tradition siden 1891.

Som kuriosum kan her nævnes, at et KAS-medlem i 1968 bla. rejste følgende forslag:

"Hustruer burde have "adgangskort" til restauranten, så de kan vente der på mandens hjemkomst en storm- og regnfuld eftermiddag."

Forslaget blev forkastet, ligesom det af nogle andre rejste forslag om "...at kvinder kan optages i klubben på lige fod med mænd." Så kvinderne måtte blive ude i kulden lige indtil 1980.

Klubben under tag i Skudehavnen

I 1984 stod et nyt stort klubhus endelig klar til indflytning i Skudehavnen ved Københavns Nordhavn.

Det var i høj grad selvbygget, bygget med 2 store containere som sidevægge og med en mægtig tagrejsning ovenpå.

Nu flyttede klubben også deres 3 både fra Svanemøllehavnen ud til Skudehavnen – her lå de foran klubhuset.



Kække og trygge kvinder i hinandens selskab

Skudehavnen havde åbning ud til Kronløbet gennem et langt løb; det fik derfor øgenavnet 50-øres-løbet.

Her påpeger Birte, at det da i hvert fald betød, at medlemmerne lærte at krydse – der var mange korte slag at slå, når vinden stod langs løbet.



Den allerførste initiativtager og første formand for KvS, Else Eilschou-Smidt – også kaldet Essi – sidder og skriver rejseberetning med skrivemaskinen på ruftaget i foreningens allerførste år



Klubbens tre skolebåde i starten af 50'erne, bagerst i billedet kragejollen "Ninon", længere fremme til højre folkebåden "Carioca", og helt i forgrunden gaffelriggeren "Frida"

Flytning

Skudehavnen blev nedlagt i 1996, fordi den skulle bruges til at bygge sænkekasserne til Øresundsbroen, så kvinderne måtte forlade deres selvbyggede klubhus og flytte ind i Kalkbrænderihavnen.

Nu fik de hele det lange Kalkbrænderiløb at skulle ud igennem, så de kvindelige sejlere kan fortsat øve deres evner til at krydse ud og ind med skolebådene.



Skønne kvinder på sejltur med "Frida" til Gilleleje i 1943 – mens tyskerne endnu tillod sejlad i Sundet

Stadig behov

Klubben har i dag omkring 120 medlemmer og 4 klubbåde, og går man ind på foreningens hjemmeside, er det tydeligt, at der er fuld gang i både skolesejladserne og de sociale aktiviteter.

Det ser altså ud til, at der stadig er behov for en kvindelig sejlkлуб, selvom vi for længst er kommet forbi træbådenes fjerne storhedstid, med alt hvad dertil hørte – og på trods af at alle danske sejlkubber i dag optager kvindelige medlemmer



Mux underviser juniorer i den ædle kunst at lave fendere



Skolesejlad i spidsgatteren "Vidar"



Afrigning i Svanemøllehavnen



Birtes klub- og bådliv

Interview af Stig Eklom og Eva Noer Kondrup



Birte og Torben Molbech under interviewet om de gamle dage i Kvindelig Sejlklub – der lød da nogle pip fra Torben, når Birte fremkom med diverse "saftigheder" om den herskende mandschauvinisme blandt KAS-mændene

I 1957 fik den 17-årige Birte Molbech den idé, at hun ville melde sig ind i en sejlklub. Hendes far havde haft en kragejolle i mange år, men det var da kun for mænd, så Birte og hendes søster kom aldrig ud at sejle i den – kun broderen.

Mig vil selv

Hun havde nu fået lyst til selv at tage livtag med det at komme ud på vandet, så hun gik ned i Københavns Amatør sejlklub (KAS) for at blive medlem, men kun for at få at vide, at man da ikke optog kvinder som medlemmer her.

De henviste hende til Kvindelig Sejlklub, der også boede i Svanemøllehavnen – og her kunne hun godt blive meldt ind.

Blandet modtagelse

Da Birte kom hjem og fortalte det til sin far, var han særdeles skeptisk.

"Skal du så være ude om natten?" "Ja!" "Er der drenge med?" "Ja!".

Han var bestemt ikke begejstret, men Birte var da voksen og tjente selv sine penge, så hun holdt fast i sin beslutning.

Til gengæld blev Birte modtaget med åbne arme af kvindefællesskabet i KvS og blev hurtigt inddraget i klubbens mange aktiviteter. Hun gennemgik sejlernes skole og blev bådfører for U-båden "Per" – altså en Unionsbåd.

I KvS's sejlernes skole var børn da ingen hindring. Når Birte var ude med skolebåden, lå baby i liften nede i kahytten – sådan har alle tre børn i bogstaveligste forstand fået sejlsporten ind med modernismen. De to af dem er aktive sejlere i dag.

Grundig sejlernes skole

I modsætning til mange moderne sejlklubber lagde KvS meget vægt på at træne natsejladser. De deltog i de kendte 24-timers sejladser – det var en betingelse for at få certifikatet. Så opdager man jo, at det på mange måder er nemmere at navigere i natmørket end om dagen, takket være lysbøjer og fyr.

En anden spændende øvelse var "Blindnavigation". Her skulle navigatøren sidde nede i kahytten med blændede køjer og udelukkende styre bådfærdens på bestikket.

Hun gav så ordre om til besætningen om kursændringer og vendinger på krydset. En krævende opgave, men selvfølgelig heldigvis med en "seende" besætning oppe i cockpittet, der kunne varsko om andre fartøjer eller land, der ikke var på det kort, som navigatøren sad med.

En glimrende øvelse, som alle nutidens GPS-sejlere burde gennemgå – elektronikken kan jo svigte!

Ups – selv en mester kan fejle

Selvom Birte uden tvivl blev oplært til en dygtig sejler, så kan hun nu berette om engang, hvor det gik helt galt.

På en fællestur til Humlebæk i 1959, hvor hun var lige havde bestået førerprøven og var på sin første tur som bådfører, rendte U-båden "Per" op i vinden inde i havnen og påsejlede en kæmpestor motorbåd.

Det var billedhuggeren Viggo Jarls 90 fods motorbåd "Atlantide II", og den lå lige klar til afgang til en rejse til Middelhavet ugen efter.

"Per" ramte det kæmpe skrog midtskibs og slog hul lige ind til en af brændstoftankene, så det kom til at vare et stykke tid, før skibet kom afsted på den langtur. Den unge Birte var godt nok ked af det, men det var bare op på hesten og føre båden hjem igen til Svanemøllen.

Forbløffende iøvrigt, at der ikke skete noget med "Per" – den kunne da virkelig have realiseret sit øgenavn U-båden ved den lejlighed...

Til gengæld slår Birte fast, at der så vidt vides aldrig er sket menneskelige skader i KvS's historie.

Ingen "onde" skippere

Utallige er jo historierne om magtsyge og koleriske skippere på de mandestyrede lystbåde, men her slår Birte fast, at den slags har hun ikke mødt eller kendt i sine mange år i Kvindelig Sejlklub. Sådanne tendenser har



Birte kan andet end at organisere, hun kan også spille harmonika. Hendes spil har genlydt i mangt en havn, både på turene med KvS og i parrets egne både.



Greven og billedhuggeren Viggo Jarls store motoryacht "Atlantide II", som Birte torpederede med U-båden "Per". Der var fast besætning på 4 mand, og når yachten ikke lå i Humlebæk Havn, var den på sejltur i Middelhavet med hjemhavn i Cannes

ingen gang på vandet i den kultur, der har hersket hos KvS gennem hele dens historie.

Organisatoren

Klubben drog på mange måder fordel af Birtes organisatoriske evner. Da der i 1966 var et problem med deltagelsen i de fælles opgaver med klargøring og vedligehold af skolebådene, foreslog hun – og fik gennemført, hvad der kunne kaldes et omvendt bødesystem. Det gik i al sin enkelthed ud på at eleverne skulle indbetale et årligt depositum på 75 kr.

Der var 3 dages pligtarbejde pr. elev, så man fik 25 kr. tilbage pr. gang, man deltog – det var nemt at beregne og afregne, når sæsonen var slut. Systemet fungerede og holdt ved i mange år – en genial løsning på et udbredt problem i alle sejlklubber.

Ikke mærkeligt, at Birte blev udnævnt til æresmedlem i Kvindelig Sejlklub i 1981. Lidt syrligt bemærker hun nu hertil, at så har man jo også frataget hende muligheden for at brokke sig...

Det er ikke kun KvS, der har hædret Birte for hendes organisatoriske indsats: Hun fik "Den gyldne Pullert" af DFÆL, da hun afgik som forretningsfører herfra.

Oprør mod "den gamle kerne"

Birte deltog som nævnt i KvS's første deltagelse i Sjælland Rundt 1966. Det var nu ikke kommet i stand uden sværslag. Bestyrelsen med formanden Trille i spidsen fandt gennem årene en sådan distancesejlads alt for lang





Birte i avisen i 1977 som nummer 3 fra venstre – i anledning af Kvindeligt Sejlklubs 25 års jubilæum

og farlig. Det betød tilbagegang både i medlemsaktiviteten og medlemstallet.

”Vi måtte jo ingenting”, fortæller Birte.

Birte og andre af kvinderne var altså særdeles uenige i denne linie, og det kostede kamp at få lov til at deltage – men det kom igennem. Året efter væltede ”de unge” bestyrelsen og fik valgt en ny formand ind.

Nu var vejen helt anderledes banet for at deltage i distancekapsejladserne – og i det hele taget for at gå langt mere ind i kapsejls.

Ladies Cup var også en af de ting, som Birte var med til at organisere. Kapsejlsden blev afholdt første gang i 1972, og den blev altid afholdt på ”Mors Dag”.

Andre konsekvenser af indmeldelsen

Medlemskabet af KvS førte nu også hurtigt noget andet med sig. KvS og KAS havde tradition for at tage på fælles pinsetur til Humlebæk, og allerede på den første i 1957 mødte Birte en ung sejler, Torben Molbech – så var de kærester.

De blev gift efter at have tænkt sig om i 5 år – og så kom deres første barn til verden.

Efter at begge havde sejlet gennem en lang årrække som instruktører i klubbådene i hver sin klub, købte de i 1968 deres første båd, 7-meteren ”Mimi”. Den er konstrueret og bygget af Hacht i Hamburg i 1911.

Der var ingen motor i, og det kom der heller ikke i deres tid. Den sejlede fremragende, Birte sejlede engang selv ”Mimi” ind i Fjällbackas havn – alene – for Torben



7-meteren ”Mimi” i havn på en af de mange sommere, som Birte og Torben sejlede sammen med deres 3 børn gennem årene

var gået ombord i en anden båd ude til søs. En 7-meter er ellers noget af et skrummel at håndtere i en havn uden motor.

De havde i den i 16 år, til de solgte den i 1984 og flyttede til Espergærde.

”Gösser”

Efter en årrække uden båd købte familien i 1992 folkebåden FD 21 ”Gösser”. Den var bygget på Svendborg Yacht- og Bådeværft i 1947.

Torben skiftede blandt andet cockpittet ud, og Birte og Torben modtog en præmie for god bevaring i Nykøbing Falster 1994.



Folkebåden ”Gösser” FD 21 fra 1947, som familien sejlede med gennem 3 år efter, indtil den blev knust i 1995



Året efter fik de lige taget båden på land for at undersøge den for et urimeligt stort vandindtag. Da den skulle ned igen, lavede pladsmanden en fejl med spillet, så båden væltede ud af vognen og blev totalskadet.

Der er styr på tingene, når Birte sidder ved roret, her med glas i hånd i en af plastikbådene, som fulgte efter de mange år med træbåde

Herefter gik de over til plastikbåde.

Det berigende klubliv

Birte er glad for sine mange år med klublivet. "Der er alt for mange i dag, der mangler det sociale liv i sejlkлубben. De får slet ikke de mange dejlige oplevelser, man ellers kan få sammen med andre elever i sejlerskolen og bagefter i det klubliv, der dengang udspillede sig i sejlkлубberne."

"Det er ellers synd", fortsætter Birte, "mange af bekendtskaberne herfra har holdt ved gennem mange år – det snyder mange sig selv for".

Som om arbejdet med Kvindelig Sejlkлуб ikke var nok, lod Birte sig i 2000 indrullere som forretningsfører for DFÆL, og det virkede hun med i 13 år! "Jeg har været så glad for det, for her har jeg også haft så meget med så mange dejlige mennesker at gøre og fået mange dejlige oplevelser med det."

Nu arbejder hun med frivilligt arbejde – og det var godtnok svært at få et interview i stand med hende for bare arbejde.

Kvinder er da vist lavet af et særligt stof!



Folkebåden Gøsser vandt med god grund præmie for god bevaring i 1994



REPARATION & OMBYGNING BÅDBYGNINGSKONSULENT

Bådebyggeren tilbyder:

Aptering
Forsikringsskader
Skibstømrerarbejde
Totalrenovering
Snedkerarbejde

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

SUNDSHØJ BÅDEBYGGERI



v/Arne Wahl

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

Jubilæumsbåde 2016

Klassisk Træbåd begyndte i 2015 at bringe en oversigt med fartøjer fra DFÆLs register, der i løbet af året har 70, 80, 90, 100, eller måske 110 års jubilæum. Det følger vi op i år med 20 både på listen.

100-årige Måger

Blandt de 100-årige er der en af Alfred Benzons Måger. Båden der – som en af de første – havde status af en-typebåd bygget i større antal. Mågen kunne med sine stramme måleregler gøre sig interessant som bådtype til langt op i 1960'erne, hvor "Mågeklubben" opløstes efter at have eksisteret siden 1911.

N-bådene

N-bådene Cam-Bai og Mistral har også nået de 100 år. I lighed med flere andre af datidens kuttere, var N-båden, eller 75 m² Krysser, tænkt som et mere økonomisk overkommeligt alternativ til Meter-bådene.

Johan Anker sad i den komite der udarbejdede de meget restriktive klasseregler. Udover at han tegnede både Mistral og Cam-Bai, stod han for hovedparten af alle de byggede både. Klassens første både blev bygget i 1913, men især 1916 blev et stort år, hvor ikke mindre end 16 fartøjer blev søsat.

Med en nye R-regel efter verdenskrigen kølnedes interessen noget, men så sent som i 1932 byggedes den sidste, N 51

Spidsgatterne dominerer

Blandt de øvrige jubilarer, fartøjer på hhv. 70, 80 og 90 år, skinner spidsgatterens popularitet som dansk lystbåd for alvor igennem. Der er tale om et meget stort antal sejlere, der gennem årene har trådt deres første sejlørskole

ombord på Ydun, Sigyn og Sundet, øvelsesbåde fra hhv. Københavns Amatør Sejlklub og Sejlklubben Sundet.

Blandt de øvrige spidsgatter er især M.S.J. Hansen fremtrædende som konstruktør blandt årets både.

Den samlede oversigt ser således ud:

1916, 100 år

Harla, Måge, Alfred Benzon, Petersens Bådebyggeri, Kolding.

Ejer Arne Wahl

Cam-Bai, N-Båd, Johan Anker, Jørgensen og Vik, Grimstad,

Ejer: Thomas Agerbirk

Mistral, N-Båd, Johan Anker, Anker og Jensen A/S. Ejer Jens J. Demant



Mistral med sine 100 år spreder respekt på kapsejlsbanerne

1926, 90 år

Ydun, Spidsgatter, Skolebåd, J. Svendsen, Andersens Frederikssund, Københavns Amatør-Sejlklub

1936, 80 år

Ada, 15m² Kutter, Chr. Jensen, Oslo John Madsen. Strandhuse Ejer: Ejvind Skinderholm Jensen

Bel Ami, 38m² Spidsgatter, M.S.J. Hansen, Karl Thomsen, Kalundborg. Ejer: Henrik Effersøe

Elian, 38m² Spidsgatter, M.S.J. Hansen, H. P. Petersen, Nyborg. Ejer: Per Nygaard Pedersen

Glory, 26m² Spidsgatter, M.S.J. Hansen, Viggo Hansen, Kastrup

Johanne, 26m² Spidsgatter, M.S.J. Hansen, Karl Thomsen, Kalundborg. Ejer: Johanne Gildet

Joy, 26m² Spidsgatter M.S.J. Hansen, Solgt Tyskland.

Mai, Spidsgatter, Robert Jensen, John Madsen, Strandhuse. Ejer: Erik Vikær

Mariane, Spidsgatter, Robert Jensen. Ejer: Keld Pedersen

1946, 70 år

Astral, 38m² Spidsgatter, Aage Utzon, C. Clausen, Bandholm.

Ejer: Jens Peter Burmester

Aurora, H28 L. Francis Hereshoff. Ejer: Jens Søgaard

Hængi, 20m² Spidsgatter, M.S.J. Hansen, Godtfred Jørgensen, Kastrup. Ejer: Ole Wichmann Larsen

Näcken, Mälar 22, Gustav Estlander. Ejer: Christian Albert Amdisen

Portos, Springer, M.S.J. Hansen, Godtfred Jørgensen, Kastrup.

Ejer: Peder Frederik Jensen

Sigyn, Spidsgatter, Skolebåd, J. Svendsen K. Jensen, Roskilde.

Ejer: Københavns Amatør-Sejlklub

Sundet, Spidsgatter, Skolebåd, G. Berg. Ejer: Sejlklubben Sundet

Tejsten, Motorbåd, Kbh. Yacht og Motorbådsværft.

Ejer: Niels Juncker



Astral er kommet i god hænder i Tyskland, og er stadig DFÆL-medlem

Maritimt Kulturcenter rejser sig på havnen i Hobro

Det gamle træskibsværft i Hobro har undergået en næsten mirakuløs forandring. Beddingen er sat i stand og en klimaskærm omkring opbygningen af den gamle Toldkrydsjagt 7 er færdig – mest markant er dog den nye formidlingsbygning, som danner en markant afslutning på Sydkajen ud mod Mariager fjord. Deltagerne i årets generalforsamling får speciel rundvisning på værftsområdet ved værftsejer Peter Leth

Af Mogens Havsted

*Formand støtteforeningen for Lystfartøjsmuseet
Bestyrelsesmedlem i Maritimt Kulturcenter*

Hele Hobro er blevet ombygget og omdannet, så man fra midtbyen får et naturligt udsyn over havnen og fjorden. Midt i synsfeltet ligger det nye Maritime Kulturcenter, som skal danne rammen om både et aktivt træskibsværft, en række aktiviteter for foreninger og private og formidle viden om skibsbygning og sejlads under forskellige former.

Endnu er det ikke fastlagt, hvordan formidlingen skal foregå, og hvad den skal omfatte, men allerede nu er forskellige interessenter i gang med at planlægge deres aktiviteter på centeret.

I første omgang er det gamle, forfaldne værft blevet renoveret med sans for at bevare den særlige stemning, der har præget stedet i årtier. Beddingen er blevet renoveret, så der fortsat kan drives værft på stedet, og en moderne velfærdsbygning rummer tidssvarende faciliteter for medarbejdere.

Udsigt fra taget

Den markante formidlingsbygning rummer mødelokaler og udstillinger. Fra taget kan man overskue havneområdet og nyde udsigten over den inderste del af Danmarks smukkeste fjord. Det er også herfra, at gæster kan spadserere rundt om værftet – på søsiden. Et broforløb gør det muligt for gæster at gå uden om værftet og krydse beddingen via en oplukkelig bro. Her kommer man også helt tæt på rekonstruktionen af Toldkrydsjagt 7. Uden om skibet er opført en let stålhal, som forsynes med sider af presenning i samme system, som man ser på ruffet af lastbiltrailere. Besøgende kan via trappe komme helt op og nærstudere arbejdet med skibet.

Aktiv for unge

Bro-anlægget fortsætter langs værftsgrunden hen mod Hobro fiskerihavn. På den sydlige del af grunden opbygges en række skure, hvor foreninger og byens ungdomsskole får plads til deres grej. Således er en enkelt forening allerede rykket ind. Det er Vikingeskibslauget Fyrkat, som er en flok modne herrer, der morer sig med at sejle Åfjordsbåde. Grundlaget for dannelsen af Vikingeskibslauget var faktisk et ønske om at lære børn og unge om bådbygning og sejlads i råsejlere, men af forskellige årsager kom dette arbejde aldrig rigtig i gang. Det ser dog ud til, at arbejdet kommer i gang i forbindelse med åbningen af Maritimt Kulturcenter, idet Lystfartøjsmuseets støtteforening og ungdomsskolen vil gå ind i samarbejdet.

Alt tegner således til, at byen ikke bare får en arkitektonisk perle, men også et aktivt område til glæde for alle, der holder af sejlads og lugten af høvlspåner og savsmuld.



Syveren tager form under den lette tagkonstruktion, som lader gæsterne betragte arbejde, mens der trods alt skærmes lidt for regn og sne. Siderne forsynes med presenninger.

Lidt om Syveren

Krydsjagt VII sejlede som toldkrydsjagt for Toldvæsenet i 14 år

Krydsjagt VII blev bygget som toldkrydsjagt til det sejlede toldvæsen. Krydstoldvæsenet, som blev oprettet den 13. juli 1824 og nedlagt den 1. april 1904, havde omkring år 1900 ca. 20 meget velsejlende jagter udstationeret rundt i hele landet.

Formålet var først og fremmest kontrol af skatter og afgifter på handelsfartøjernes ombordværende fragt og bekæmpe smugleri ved direkte toldinspektion i åben sø af handelsfartøjer. Dertil kom en række tjenester så som kontrol af fiskefartøjer og ulovlig stenfiskeri, vejrobservationer, søredning, læge- og persontransport til øerne og meget mere i statens tjeneste.

Alle fartøjer repræsenterede en stor håndværksmæssig kvalitet. En kombination af velgennemtænkte bygge-, sejl- og linjetegninger baseret på de mange foregående fartøjer, der havde eksisteret i Toldvæsenet gennem tiderne. Dertil kommer den ikke uvæsentlige konkurrence, som datidens kendte skibsbygmestre indbyrdes havde for at erhverve sig nybygningsordrerne fra Toldvæsenet.

VII blev indsat på en af de to nyoprettede stationer

som Krydstoldvæsenet benævnte "Storebælt vestlige del" med Nyborg som hjemhavn og "Storebælt østlige del" med Korsør som hjemhavn. Det blev den østlige del, som strakte sig fra det sydlige Samsø til farvandet omkring Lolland, som Krydsjagt VII skulle varetage, og den ankom Korsør den 7. august 1890.

Det har vist sig, at krydsjagten 14 år i Krydstoldvæsenet er de mest veldokumenterede år af det 120 år gamle fartøj. Næsten samtlige logbøger eksisterer i dag og fortæller for hver eneste dag skibets færden og gøremål.

Krydsjagten blev i april 1904 sammen med 18 andre toldkrydsjagter, solgt på en offentlig auktion på Holmen i København.

Krydsjagt VII blev købt af Marineministeriet og navngivet Thyra. Senere har skibet heddet Penelope og Antigone. I 2004 købte Peter Leth skibet som vrak i Tyrkiet og hjembragte det til Hobro. Nu er restaureringen i fuld gang, men det kan Peter Leth fortælle mere om under besøget. Hvis du ikke har mulighed for at deltage i generalforsamlingen, kan du læse mere om toldkrydsjagten på www.krydsjagt7.dk. Ovenstående tekst er netop taget fra den nævnte hjemmeside.

Sommerstævne 2016 i det smukke Svendborgsund

Svendborg har traditionelt været en magnet for sejlere fra alle hjørner af landet, og der er fældet mangan en fædrelandståre på vej gennem det smukke Svendborg Sund. Det er vanskeligt at forestille sig bedre kulisser til et sommerstævne for ældre lystfartøjer

Vanen tro afholdes stævnet i uge 28, og det vil sige, at der i dagene 14. til 17. juli vil være besøg af en masse træbåde i Svendborg Havn.

Aftalerne på plads

Der er truffet aftaler med Svendborg Kommune, Svendborg Havn og Maritimt Center, hvor de landværts aktiviteter vil foregå.

Jubilæumsår

Samtidig er 2016 et mærkeår i for dansk lystsejls. Såvel Kongelig Dansk Yachtklub som Svendborg Sund Sejlklub fylder 150 år, og fremstår derved som den organisatoriske start på fritidslivet til søs i Danmark. Jubilæet vil blive markeret på forskellig vis hen over året, og i forlængelse heraf har DFÆL valgt at holde sit sommerstævne i Svendborg i 2016.

Vi fejrer også museet

Endelig kan det nævnes at Dansk Museum for Lystsejls flytter til nye lokaler på Svendborg havn, og det vil blive markeret med forskellige aktiviteter på Frederiksborg.



Sidste gang DFÆL var til jubilæumssommertræf i Svendborg, var der 130 deltagerbåde – heraf 65 fra DFÆL

Svendborg Classic Regatta

– nu med Bent Aarre Cup

Bent Aarre var en af de markante skikkelser i dannelsen af DFÆL, og nu lægger han navn til en kapsejlads under Svendborg Classic Regatta. Her har bestyrelsen måttet erkende, at det er meget vanskeligt at tiltrække det fornødne antal træbåde for at opretholde sejladserne med klassiske træbåde den anden weekend i august.

Som nævnt i sidste nummer af Klassisk Træbåd har der hen over efteråret været afholdt en del møder, der skulle finde nye muligheder. Her var det en generel

opfattelse, at sejladserne på Lunkebugten havde været så rige på kvaliteter både sportsligt og socialt, at de ikke bare fortjente at overleve, men at andre også skulle have mulighed for at tage del i dem.



Bent Aarre

De første glasfiberbåde med

Selv om man fastholder, at det skal være en sejlad for klassiske både, er der mange årstal eller begivenheder at sætte en grænse ved. Bestyrelsen valgte i sidste ende at tillade for fartøjer konstrueret til og med 1970. Hermed er der adgang for hele den første generation af de glasfiberbåde, der tegnede boomet i lystsejladsen i 1960'rne.

Sejladserne ændres

Bent Aarre Cup bliver en kapsejlads ved siden af Sophus Weber Race, der fortsat kun er for træbåde. Den skal også sejles på Lunkebugten, men i modsætning er træbådenes trekantbane, bliver det på en op-ned-bane.

Endelig har bestyrelsen sat sig for at forny tilbuddene i hhv. Regatta-touren og Motorbådsløbet for at styrke interessen for de ikke-kapsejlende.

Regatta-touren er et tilbud for de sejlere i både træ- og glasfiberfartøjer, der ikke ønsker at sejle kapsejlads. Her arrangeres en mindre tursejlads samt besøg i land.

Motorbådsløbet er for alle klassiske motorbåde, både de hurtige og de langsomme, bare de er konstrueret før 1970.

Der afholdes pålidelighedsløb på Svendborg Sund, ringridning ved Honnørkajen, opgave- og paradesejlads.

På land er det stadig Maritimt Center i det gamle pakhus, der er centrum for aktiviteterne.

Velkommen til et fornyet Svendborg Classic Regatta 11.-13. august 2016.

Svendborg
CLASSIC REGATTA
11.-13. AUGUST 2016

2016

DANMARKS STORE REGATTA FOR KLASSISKE LYSTBÅDE
NU OGSÅ MED DELTAGELSE AF GLASFIBER BÅDE
KONSTRUERET I ELLER FØR 1970

SOPHUS WEBER RACE Kapsejlads for klassiske lystbåde i træ

BENT AARRE CUP Kapsejlads for klassiske lystbåde i glasfiber konstrueret i eller før 1970

REGATTA TOUR For klassiske lystbåde i træ og glasfiber som ikke ønsker at sejle kapsejlads

MOTORBÅDSLØB For klassiske motorbåde i træ og glasfiber konstrueret i eller før 1970.

WWW.CLASSICREGATTA.DK

Et fantastisk projekt: "Caroline" genopstår



*Kjeld Brandts
smukke
farveplanche
med "Caroline"
i bogen Danske
Lystbåde*

Af Stig Ekblom

Den 2. juli 1866 blev der afholdt en kapsejlad ud for Nyborg, 11 år efter den vistnok første "autoriserede" nogensinde i det danske rige. Vinderen af den første sejlad blev den helt nybyggede "Caroline", bygget og tegnet af Mester Benzon i Nykøbing Falster. Båden var ejet af konsul Benzon, bror til Eggert C. Benzon. Vejret var skrækkeligt, så konsulen valgte at forblive opankret under kysten i anden sejlad, så præmien gik til en anden Benzon-båd "Coquette".

Samme aften blev Dansk Forening for Lystsejlad stiftet, og nu udbrød der en sand lavine af kapsejladser, hvor konsul Benzon med "Caroline" sikrede sig de ledende pladser.

Efter 25 år på kapsejladsbannerne i konsulens eje blev båden solgt og kom på forskellige hænder, indtil den i 1898 blev solgt til forstanderen for den legendariske

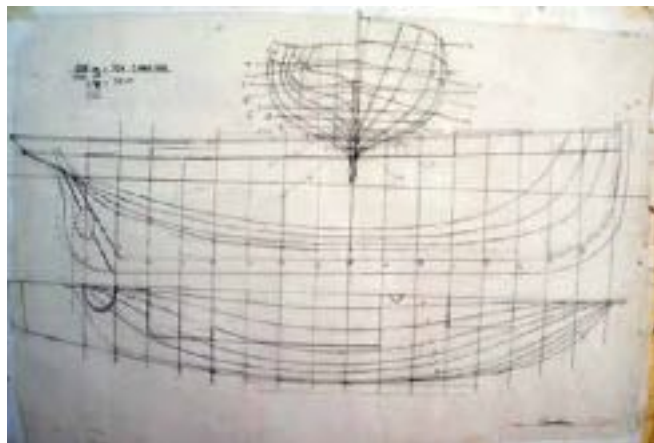
Rødkilde Højskole, som ligger ved Stege på Møn. Han stillede den også til rådighed for sejladser med elever.

I 1907 blev den solgt igen, men den nye ejer strandede med den samme år. Den blev solgt på auktion, og i 1909 blev den registreret som stenfisker, men blev hugget op i 1917.

Båden var 12,7 meter over stævnene og 3,6 meter bred med et sejlareal på 125 m². "Caroline" var i forhold til den tids byggetraditioner særdeles letbygget med en spantafstand på 2 fod med det helt nye fænomen svøb imellem – og var i øvrigt banebrydende i sine hurtige linier.

Det mægtige projekt startede som et enmands- eller måske rettere et familieinitiativ i Hou ved Odder, men efterhånden gik flere og flere venner og familiemedlemmer ind i projektet – og i 2013 blev foreningen "Carolines Venner" stiftet.

Skibsbevaringsfonden har allerede givet tilsagn om at



Båden er særdeles veldokumenteret: Carolines linjetegning fundet i Museet for Søfart's arkiver



I maj 2015 var opbygningen nået hertil – et fantastisk stykke arbejde – nu mangler de bare resten...



Marinemaleren C. Neumann har forevigtet den legendariske kapsejlad i Nyborg 1866. "Caroline" ligger i spidsen – og her lå den godt gennem mange år (gengivelse fra bogen Danske Lystbåde)

give den genopståede "Caroline" status som bevaringsværdigt fartøj – ikke mindst ud fra foreningens erklærede mål at bygge båden "... så tæt på originalen hvad angår udformning, materialer og byggemetoder som muligt. Der anvendes egetræ i skroget, træagler og kobbersøm/ klinker til påhæftning af hudplanker."



1 tommes kobberbolt bankes igennem dødtræ og agterstævn – projektet var aldrig kommet så langt uden familiens medvirken

Sidste nyt fra foreningen om byggeriet er, at Svendborg Museum "gerne vil have Caroline til Svendborg i anledningen af fejringen af 150 året for starten på lystsejladsen herhjemme i 2016. (...)Der bliver formuleret et specielt projekt til Caroline, hvor det er håbet, at hun over en årrække kan blive bygget færdig på Svendborg havn i et åbent og publikumsrettet værksted udenfor det nye lystsejladsmuseum på Frederikssøen. Samtidig med at skibstørmere bygger hende færdig, vil der blive etableret publikumsinddragende aktiviteter..."

Foreløbig afhænger den nye retning for projektet selvfølgelig af, om diverse fonde vil stille sig positivt overfor ideen.

Men under alle omstændigheder øjner vi nu en mulighed for, at en så vigtig repræsentant for sejlsportens kulturhistorie kan komme ud på vandet igen – og et utroligt spændende projekt, som vi da må følge og bakke op på.

Følg projektet på foreningens hjemmeside: <http://caroline-1866.dk/carolines-venner/index.html> Eller på deres FaceBook-side ved at søge efter gruppen "Carolines Venner"

Kalenderen

Søndag d. 28. februar kl. 13.30 DFÆLs generalforsamling på Lystfartøjsmuseet i Hobro

13. april 2016 Deadline for "Klassisk Træbåd" nr. 128

14. juli 2016 Sommerstævne 2016 i Svendborg

Nye medlemmer:

Idyl, Kutter

Helge Mark Waldorf
5620 Glamsbjerg

Susan, Spidsgatter

John William
8240 Risskov

Kjøbenhavnske tørsejladser

3. marts kl. 19 i Frem

Splejekursus. Holdet er næsten fuldttegnet.

Kontakt gorm@boa.dk

14. marts kl. 19 i KAS

Finn Wiberg, TAT, viser lysbilleder og fortæller om 56.000 sømil tørsejladser

7. april kl. 19 i KAS

Hasse og Tages film At angøre en Brygga.

Tag en ret med til det fælles bord



EPIFANES
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?
Nyt fra EpiFanEs:
Vores kendte polyurethane maling kan nu fås 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 ubeskriveligt hård og spejlsklig havglans overflade som vil skine i årevis.



TRADING SYSTEMS
"The Professional's Choice"



Fugning
TDS primer & Sealant
Gøres fugemasse, til i søer, frugt og glas.

Limning
TDS lim af højstyrke og
spændingsmodstand. For biler
anvendt til biler og andre
materialer.

Rengøring
TDS lim rengørings til ethvert
og ikke enlig endelig løsning.
Gør det muligt at arbejde
med alle typer materialer.

Vindstød
Specialt afviklet TDS limning
for alle typer af
materiale, samt biler og
andre materialer.



WEST SYSTEM
BRAND

Professionel epoxy til bådfolk!



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

Kontakt: HF Industri & Marine, Gattorburg 6, 5700 Svendborg, Tlf: 63221212, www.hfmarine.dk


HF Industri & Marine

KRYDSTØRZEN

 1	INVENTAR	REGNET	▼	SLIK	FORSTAVELSE	SEJLMÆRKE	RADIOFREKVEN	▼	KORT	▼	OVERDÆKKET BÅD	DEL AF TOV		VOKAL	LILLE BÅDTYPE	STOR BÅD
				INITIALER					FERIEBY							
NAVIGATIONSVÆRKTØJ				1	2						RUNDT VINDUE					
SIKKERHEDSUDSTYR											JUSTERING					
CHANCER				RING		2	MÅL UNIVER-SALTID			LARM				PRIST	INTERNAT. SAMMEN-SLUTN.	
PIGE	3			ADSKILT	SINGLE-HAND...	GRISE-VOGN			↓	GUDDOM		4				
UDSKÅRET								TALLERKEN		5					ETC.	
								3							HOLM	
BYGGE-MATERIALE							SÅR			MÅLE-REGEL			FUGL			
							GRINE			TIDL.SORT			SEJLE			
FÆNOMEN I OVERTRO					ENTYPE-BÅD						6			Bangladesh		
					I GÅR									BO		
SØREN RASMUSSEN			ÅGERAF-PRESNING	7					8		SVENSK BY					
			4								KARAKTER					
	9	VIDE					ACCENT					MÅL		IT	10	
		UDBRUD					RETNING							BIL-MÆRKE		
HVIS							SLANGE-REDE									VAND
																
ÆLDRE NAVIGATØR										12	MODE-RETNING					

Gorm

- 1** Knob til opkortning af strop
- 2** Græsk veluddannet prostitueret
- 3** Svensk område med slot 55° 39,9' N – 13° 4,9 E
- 4** Sejlkлуб der fylder 125 år i 2016

Fra og med nr. 125 bliver navnene på indsenderne samlet i en pulje med ét lod pr. rigtig løsning. pr. nummer. I forbindelse med generalforsamlingen bliver der trukket lod om en DFÆL-jakke, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.
Altså: du får op til fire lodder, hvis du løser alle årets krydsord og sender kodeordet til gorm@boa.dk.

Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-jakke
Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gorm@boa.dk inden 15. april 2016.
Husk navn og adresse

Der bliver trukket lod blandt de rigtige svar.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Ebbes Bådebyggeri & Sejlloft etff.

H.C. Christensensvej 2, 5960 Marstal

Tlf. 62532127

e-mail ebbesbaadebyggeri@mail.com

Web: www.ebbe-marstal.dk

Faciliteter:

Sejlloft

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

DANMARKS MUSEUM FOR LYSTSEJLADS



VI HAR BRUG FOR DIN HJÆLP

- til at sikre fremtiden for Danmarks Museum for Lystsejlad.

Vi flytter i 2016 til en ny udstillingshal på Frederikssøen i Svendborg. Støt op om vores arbejde med at sikre lystsejladsen og sejlsporten som en del af Danmarks kulturarv.

Bliv medlem af vores støtteforening - det årlige kontingent er 250 kr.

Send mail, navn og kontaktdata til ulla-britt@bentlyman.dk

WWW.LYSTSEJLADS.DK

Molich One Design II 1961, EMMA

33 ft. Honduras mahogny 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.

Pris 190.000 kr.
LIS NIELSEN
Leos Alle 24 6270 Tønder
74724330 eller 27574330 eller
42258649



SUSAN, spidsgatter, 1945

Henry Rasmussens værft i Svendborg (Abeking &
Rasmussen).
L: 8,07 m, B: 2,45 m, D: 1,40 m.
Lærk på eg, teakdæk på krydsfiner.
Kahyt og inventar i mahogny.
Motor (Volvo Penta D1-13F diesel, ferskvandskølet) isat
2010.
Båden er i original stand og fint vedligeholdt.
7' træslæbejolle medfølger.

Båden ligger i Svendborg, p.t. i hal
for vinteren.
Pris 110.000 DKK

Kontakt: Peter Lorin Rasmussen
(0045)86556400
farkbr@hum.au.dk



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 Walsted's
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



Trio, Mälar 30

Trio, Mälar 30, er til salg. Alt tænkeligt udstyr inkl.
Indenbords el- motor, mange sejl, m.v.
Ring på 30557762 eller mail til sja@simulator.dk.





Vindenergi –

højteknologi og lavpraksis

Af Eva Noer Kondrup

Ganske intetanende sidder man og ser morgen-tv, og, hovsa, hva' søren, var det ikke?

Jo, det var da redaktøren der kom sejlen forbi Middelgrundens Vindmøllepark, meget passende i et indslag om bl.a. vindenergi, som der til gengæld ikke var alt for meget af på redaktøren, Stig Ekbloms, sejlad.....



ISSN 1902-0163