



Et eventyrligt
træbådsbryllup

Bliv klogere på
at vedligeholde



Nr. 132, oktober 2017

Udgives af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Udkommer 4 gange årligt.

Redaktion:

Benny Andersen (ansvarshavende)
Bredlunden 6
8654 Bryrup
Tlf: 2980 2295
Email: bennyvrad@gmail.com

Stig Ekblom
Eva Noer Kondrup
Gorm Boa (layout)

Annoncer

Gorm Boa,
gorm@boa.dk, 3963 0952
eller bladet@defaele.dk

Tryk

Step. 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.defaele.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 17a
3000 Helsingør
Tlf.: 4026 3839
Email: formanden@defaele.dk

Næstformand

Ove Juhl
Udbyvej 37
4780 Stege
Tlf. 5538 8631
Email: oveudby@gmail.com

Sekretær

Carl Mangor
Søgårdsvej 12
5700 Svendborg
Tlf. 6222 9566
Email: c.mangor@gmail.com

Mogens Havsted
Vester Altan 7
9500 Hobro
Tlf. 2073 1556
Email: mogens.havsted@gmail.com

Benny Andersen
Bredlunden 6
8654 Bryrup
Tlf: 2980 2295
Email: bennyvrad@gmail.com

Indmeldelse

www.defaele.dk
eller til foreningens sekretariat

*Forsidebilledet: Til et rigtigt bryllup hører en brud og en brudgom –
og bedstefars motorbåd*

Lokale initiativer

»Ø-havet«, Sydfyn

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

»Kjøbenhavnske Træsejlere«

Catja Beck-Berge
Læssøesvej 17 A,
3000 Helsingør
Tlf. 4026 3839. Mail: cbb@defaele.dk
Hjemmeside:
www.kbh.træsejlere.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

Samarbejde på kryds og tværs	4
Eventyrbryllup i træ	5
RUNA igen i Skovshoved	8
Folkebåd tabte Kølen	9
Pas din træbåd	10
Halmstad er træbådsmecca	13
Bådebyggerne på Orust	15
Sommerstævnet i Skælskør	17
Motorbåd til museet i Hobro	22
Betta Dan som forenings-skib	24
Classic Regatta	26
Festival i Skärhamn	28
TS-pinsestævne i Hobro	30
Kryds og tværs	33
Bag Hækken	36



Victoria på vej hjem fra stævnet med Harpunloggen



Anne og Rune blev gift på bedstefars motorbåd



Franciska på museum i Hobro

En trend at samarbejde på kryds og tværs

Når det kommer til sol og sommer, er vi i Danmark til tider et hårdt udfordret folkefærd. Sommeren 2017 blev den koldeste målt nogensinde og kun 13 dage i alt, kvalificerede sig som egentlige sommerdage i meteorologisk forstand.

Hvilken indflydelse dette har haft på sejlerens timer på havet, skal jeg ikke kloge mig på, men så meget desto større var glæden måske over den smukke dag, som vejrguderne betænkte os med lørdag under DFÆL sommerstævnet i Skælskør. På den solbeskinnede dag sneg temperaturen sig næsten op på en egentlig sommerdag, og sammen med gode vindforhold sikrede dette optimale forhold for vores kapsejlads. Stævnet blev afholdt i samarbejde med Skælskør Amatør Sejlklub, og som et nyt initiativ havde vi fornøjelsen af at juniorbådsklubben deltog i stævnet. Et dejligt friskt pust, og herligt at opleve top engagerede besætninger håndtere de charmerende små og livlige både. Her blev der kæmpet til det yderste af neglene i kampen om DM titlen. Så snart bådene igen lå fortøjet, fortsatte den varme og humoristiske dialog medlemmerne igennem, og over de kolde moleøl der blev minglet på kryds og tværs.

Svendborg Classic Regatta var knap så heldige med vejret, men det forhindrede ikke regattaen i at blive både velbesøgt og succesfuldt, – rigtige sejlere forstår jo at klæde sig og rebe efter forholdene. Godt 50 både deltog, herunder et antal i glasfiber. Når det kommer til måleregler under kapsejladser, kan det som udgangspunkt være noget af en udfordring at "blande" træbåde og glasfiberbåde. Dette blev løst på fornuftig vis, og fiberbådene blev målt ind under NNL. Feltet blev således udvidet, hvilket skærpede både engagement, konkurrence og fællesskab bådene imellem.

Selvom sejlsæsonen har været fuld af aktiviteter, så

Foto: Henrik Hansen



har projekt "Yachtloggen" dog ikke ligget på den lade side. Også her har der været både engagement og fremgang. Det betyder, at selve maskineriet/databasen, som kommer til at ligge bag hjemmesiden i store træk er færdig. Næste skridt er at få lagt data ind, og dette varetages af en ekstern leverandør. Der er i skrivende stund ikke sat dato på selve lanceringen, men der samarbejdes fortsat tæt blandt projekterne (Danmarks Museum for Lystsejlads, Svendborg Museum og DFÆL) for at komme det sidste stykke i mål.

I mål er projektet "Københavns Træskibshavn" langt fra, men takket være en masse benarbejde og lobbyisme er det efterhånden nået til det stadie, hvor der skal ned-sættes en egentlig bestyrelse forud for søgning af nødvendige fondsmidler. I bestyrelsen vil der udover projektets ildsjæl og idéfadder, Ebbe Dahl ligeledes sidde repræsentanter fra både Træskibssammenslutningen og DFÆL, som i fællesskab skal arbejde videre med det omfattende og ambitiøse projekt.

Nævnte aktiviteter er måske gode eksempler på, at der synes at være opstået en meget positiv trend i retning af mere samarbejde på tværs af organisationer, bådtyper og klubforhold. Vi samler i højere grad kræfterne, hvilket giver mulighed for at løfte større opgaver. En trend som jeg mener, udover at være både positiv og givtig, også er tvingende nødvendig for at fremtidssikre vore interesser.

Jeg hilser den nye trend velkommen!

Catja Beck-Berge

Formand

"Salar"s stille skjul og et ægte træbådsbryllup

Af Anne Lind

Det smukke håndværk

I begyndelsen af 1960-erne byggede min bedstefar Otto Thuesen en motorbåd i træ. Båden kom til at hedde "Salar". Det tog ham mere end tre år, og alle aftener og weekender blev brugt på at snedkerere, forfine og færdiggøre træbåden på 28 fod. Og bedstefar var pertentlig. Han var den slags håndværker, som man sjældent støder på i dag. Intet blev overladt til tilfældighederne, og alt på båden blev lavet, så det passede fuldstændigt, det fungerede og det var smukt.

Han fandt på rigtig mange smarte løsninger, som gjorde, at selvom båden ikke er stor, og pladsen kunne virke trang, når to voksne og to børn skulle holde ferie, så kunne alt klappes sammen og pakkes væk, når der var behov for det. Og i dag fungerer det hele stadig upåklageligt.

Kun bedstefar styrede "Salar"

I 1964 kom båden endelig i vandet og familien som talte min mormor Ruth Thuesen, min mor og min moster



SALAR, som bedstefaderen har bygget, blev benyttet til det eventyrlige bryllup, hvor Anne blev gift med sin Sune

holdt sommerferie på båden hvert år. Det var KUN min bedstefar der styrede båden. Han lagde selv til og fra, og alle andre skulle blot forhold sig i ro, når de skulle ud og ind af havn.

I min barndom var min tvillingsøster og jeg også med ude og sejle hver sommer. Den der specielle duft der er på en træbåd, der om vinteren blev slebet og lakeret til den stod skinnende, blandet med duften fra bådens indenbords motor... Den er der stadig, og den bringer alle minderne frem, når jeg i dag går om bord på "Salar".

"Salar" forsvandt

Det lå dog ikke lige i kortene, at "Salar" skulle blive i familien.

I slutningen af 90'erne var mine bedsteforældre blevet for gamle til at sejle, og selvom vi alle elskede at være på vandet, så havde ingen i familien mod på at købe og ikke mindst vedligeholde "Salar".

Båden blev solgt til nogle bekendte af mine bedsteforældre, og det var det.

Efter nogle år blev båden solgt videre til en tysker, som aldrig fik den i vandet. Heldigvis for os, stod Salar på land i en lade, hos nogle bekendte til mine bedsteforældre, som for nogle år siden gjorde os opmærksom på, at båden måske kunne købes.

"Salar" kommer hjem

Rune og jeg tog kontakt til tyskeren, men båden var alt for dyr, og vi droppede projektet. Indtil for to år siden, hvor vi blev tilbudt at købe båden, denne gang til en mere fornuftig pris.

Vi slog til, og der var ikke et øje tørt, da vi kunne fortælle resten af familien, at båden var kommet tilbage i familien. Med stor hjælp fra bonden, som selv ejer en Storebro og i sin tid var blevet lært op i at arbejde med





Salar i blomsterpynt og med den hvide brud ombord

træbåde af Otto, fik Rune gjort båden klar, så den kunne bruges til vores bryllup i år.

Pyntet op til bryllup

Den 10. juni i høj solskin sejlede jeg ud på Kolding Fjord sammen med min far på den smukke Salar. Ude på fjorden mødte vi Rune og gæsterne, som var samlet på turbåden "Helene".

Jeg er sikker på, at mine bedsteforældre ville have været så stolte og glade, havde de kunne se mig komme sejlen i hvid kjole og "Salar" pyntet med blomster.

Efter brylluppet tog vi på sommerferie i båden med vores to piger rundt i det Sydfynske. I rigtig mange havne mødte vi folk, som kommenterede båden, og som synes,



Turbåden Helene fra Haderslev bragte gæsterne, brudgommen og borgmesteren ud på fjorden, hvor brudens far kom sejlen med bruden i Salar

at den er flot. Vi mødte også et par stykker, som straks kunne se, at det var min bedstefar, Otto Thuesen der havde bygget den. Og vi mødte også et par stykker, som havde kendt ham. Det var meget hyggeligt.

Selvom det går lidt langsomt, og der ikke er meget plads, og det larmer lidt, så er vi alle enige om, at der venter mange ferier og ture på vandet i fremtiden på "Salar".

Redaktionens tilføjelse:

Da "Klassisk TRÆBÅD" modtog historien, undrede vi os noget. Den meget korte formulering "...fik Rune gjort båden klar.." måtte gemme på en historie, der ikke blev fortalt. Så vi ringede til Rune for at få det uddybet lidt.

"Salar" var blevet sat på land ca. 1997 af en ældre herre, der er blevet for gammel til at sejle. Derefter henstår den i en lade i 20 år. Det er set før, og projektet kan være mere eller mindre uoverskueligt. Vi beder Rune fortælle om det store arbejde, men den historie han fortæller ville gøre sig godt på film. Da de trækker sejldugspresenningen af står den 53 år gamle træbåd funklende nylakeret og pertentligt vedligeholdt som var den aldeles ny! Selv indenbords var alt som dengang salig Otto passede skuffer og skabe med tallerken- og kopholdere til, så det fine porcelæn lå godt og sikkert, og det lå der endnu. Komplet og uden skår. Hynderne var de originale, uden jordslag eller liggebuler. ALT var og er intakt!



Annes bedstefar står med et stolt smil på læben og ser på bedstemor, som sidder med Anne eller tvillingesøsteren på skødet

Otto Thuesen var grundig, det ved vi allerede, men for ti år siden havde tyskeren samlet et hold, som var kommet til Kolding, havde slebet alle lakerede flader og givet "Salar" en håndværksmæssig upåklagelig opdatering med lak. Og det var på det tidspunkt det eneste, der skulle laves. Så "...gjort båden klar..." dækker "kun" over et stykke nåddeliste, der blev limet i en opfræset sprække i fribordet, når man kun betænker træarbejdet. Men der skulle en ny motor til. Den gamle BMC-motor var på 28 hk, og den satte sig fem minutter efter at den blev startet op, og efter megen søgen fandt vi en nyere model, stadig BMC og noget større med 45 hk, så motorfundament mm. skulle bygges om.

Men tænk, hvis der under kornstøv og støreklatter på en presenning i en eller flere lader står en nærmest nybygget, nylakeret gammel træbåd, der "bare skal have en ny motor"...

Fakta:

Otto Thuesen var sammen med sin bror Poul Thuesen og mekaniker Silius med til at bygge i alt tre både. Salar, Leander samt en tredje båd, som jeg ikke ved hvad hedder. I alt blev der bygget fem både efter samme tegninger.



En tur med en klud, og nu ved vi, hvorfor det hedder et agterSPEJL!

20 år i en lade, og ikke en ridse i lakken. Otto var grundig med langtidsvirkning.



RUNA er sendt tilbage til start

Runas gode venner, DMFL's frivillige

Danmarks museum for lystsejlad's smukke 7mR er kommet tilbage til Skovshoved, hvor hun løb af stabelen tilbage i 1906. Runas venner er en forsamling af ildsjæle, som tager mere end bare hånd om Runa.

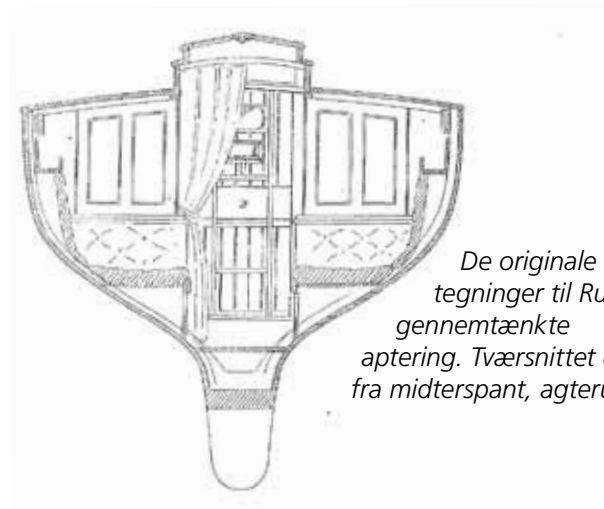
Tidligere direktør for Skovshoved Installationsforretning, Peter "Sif" Nielsen har holdt foredrag, hvor en del DFÆL-medlemmer deltog og hørte om Skovshoved Sejlklub og vennekredsens arbejde på en af Danmarks ældste lystsejlere under sejl. Her fortalte han også, at SIF bidrager med et betydeligt sponsorat.

Runa får sin aptering igen

Runa er stadig en del af museets sejlene flåde, og Runas venner i Skovshoved er sammen med Nordbjærgets værft ved at genskabe apteringen om læ. Runa er bygget efter 7mR-reglen, men med en elegant gennemført aptering til tusejlad, som det ses på tegningen. Den er desværre i mellemtiden blevet apteret om. Dette er den tredje større istandsættelse på Runa i nyere tid.

Klassisk TRÆBÅD vil fortsat følge arbejdet på den historiske båd tæt.

Kilde: <http://www.lystsejlads.dk/149-runa-center-skovshoved.html>



De originale tegninger til Runas gennemtænkte aptering. Tværsnittet er set fra midterspant, agterud



Den nuværende meget enkle indretning, uden overflødig vægt!



Runa klargjort, søsat og rigget i Skovshoved



Tysk folkebåd tabte kølen

Af Stig Ekblom

Den 10. september var Vincent Regenhardt ud og sejle i folkebåden "Saga" på Flensborg Fjord med to passagerer ombord. Lige vest for Okseørne kæntrade båden pludselig, og alle faldt i vandet – heldigvis med redningsveste på. Kølen var røget af!

Der kom både til undsætning, og de tre ombordværende blev sejlet ind og kørt til sygehuset til eftersyn og opvarmning – de var lidt nedkølede.

"Saga" blev slæbt ind til Kollund mole og rejst op og lænset, og derpå med noget besvær bugseret over til hjemhavnen Fahrensodde, hvor den blev taget på land.

Jeg fik for mange år siden dette gode råd fra en bådbygger:

Fil eller sav et langsgående spor i toppen af kølbolten, når du så spænder møtrikken, kan du se om bolten drejer med. Hvis den gør det, er det på tide at skifte kølbolten. Den er blevet tynd i overgangen mellem egetræ og kølen og styrken er svækket. Gorm Boa



Den kæntrade båd blev slæbt ind til Kollund mole. Den flyder faktisk højt takket være træets opdrift, – havde det været en glasfiberbåd, var den nok gået til bunds!

Ulykken skete i Flensborg Fjord tæt på land – men tænk, hvis det var sket midt ude på Kattégat? Kølboltene var rustet over – naturligvis – og det understreger endnu engang, hvor vigtigt det er at tjekke sine kølbolte.

Jørgen Heidemann og Michael Frellsen har skrevet artikler om kølbolte i blad nr. 99 og 102.



Så er båden oppe på land igen – men nu uden køl. Der er kræfter i gang for at skaffe en ny jernkøl, – og da så mange træfolkebåde desværre er blevet hugget op, er der jo gode chancer for at det lykkes

Vedligeholdelse og reparation af træbåde

Klassisk Træbåd har bedt bådebygger, Ole Ingvor Olsen gribe til pennen og begave os med sine bedste råd til, hvordan man kaster sig ud i det store eventyr, det er at være træbådsejer. Her er den første del af en serie af en række artikler, Klassisk træbåd bringer om emnet.

Mine betragtninger skal ikke opfattes som en endegyldig sandhed, den findes næppe når det drejer sig om træbåde, blot som en opsamling af min erfaring med en masse nye og gamle træbåde. Hvor jeg måtte komme til at nævne fabrikatnavne o.l. er der tale om mine erfaringer. Jeg har ingen økonomiske interesser i nogen af de nævnte foretagender, – blot erfaring med deres produkter. Det kan tænkes at andre har alternativer, der er lige så anvendelige/uegnede.

De første overvejelser

Først og fremmest er det vigtigt, at du har lyst til at eje og arbejde på et træfartøj – stort eller lille. Du skal være indstillet på at få en forfærdelig masse gode timer med meget inspirerende arbejde og en masse nye venner. Du kommer til at lære en masse nyt om håndværk og materialer.

Vedligehold eller projekt

Du må gøre dig klart om det projekt, du står med, er en renovering/ombygning eller ”bare” en almindelig vedligeholdelse. Har du lige købt træbåd, er det naturligt at ambitionsniveauet er højt, men vær realist. Hvis du har hænderne skruet rigtigt godt på, har erfaring med håndværksarbejde og måske har en eller to medhjælpere, så kan ”barren” sættes højere, end hvis du står alene

med ønsket om den vidunderlige træbåd. Selvsagt spiller størrelsen af båden også ind. Lav dig en arbejdsplan, således at du vedtager at der arbejdes f. eks hver onsdag aften og mindst én dag hver weekend i gennemsnit.

Forarbejdet

Du er nødt til at sætte dig ind i den tid/historie, de materialer som din båd er bygget af, så du ikke kommer til at udføre en masse arbejde med ”byggemarkedsmaterialer” som ikke duer i en klassisk træbåd. Eks. De terrassebrædder, de ”mahogni” lister og de ”rustfri” skruer du kan købe i de fleste byggemarkeder kan ikke bruges i en rigtig træbåd. Du skal have rigtige materialer, og dermed den rigtige fornøjelse ved det endelige resultat.

Du kan få god nytte af DFÆL’s forum, og med passende skepsis, af facebook siden. ”Træbådsakutten” er også glimrende. ”Håndbog i vedligeholdelse af åbne træbåde og joller”, skrevet af Ulf Brammer (Træskibs Sammenslutningen) er fin for de lidt grovere bådtyper (sjægter, fiskejoller o.l.)



På en havn lå et adskilt bådtelt – billigt til salg?



Mit udvalg af skrabejern

Når båden kommer op

Når båden er taget på land – og gør dette i god tid, gerne i oktober, hvor vejret er tåleligt – skal den vaskes af. Højtryksrenser eller slange og børste efter temperament.

Tøm båden helt, hvis du har et blot lidt større arbejde foran dig. Det er utåleligt at gå og flytte på ting som ikke skal være der, blot for at komme til at arbejde rationelt. Gør båden ren indvendig også under motor, under evt. tanke, batterier o.lign. Så tørrer den hurtigere, og du får samtidigt et overblik over evt. uopdagede skavanker.

Dæk båden ordentligt af

Inden november skal du have en solid overdækning, et telt eller en indendørs opbevaring. En god presenning i lastbils kvalitet er o.k. hvis der ikke er større arbejder på bedding, men husk masser af luft under denne, og husk at sne kan være tungt. Storm skal den også kunne klare, og båden skal selvsagt stå stabilt.

Hvis du er på vej ud i lidt større projekter, så er et vintertelt en ”næsten” nødvendighed. Der er mange muligheder i den henseende. Du kan enten købe et nyt



En god excenterpudser, 150 mm er fantastisk til grovslibning

regulært bådtelt, bygge et sådant selv, eller bedst af alt, komme ind og stå i en kold (uopvarmet) hal. Hvis du skal stå i telt, så kan du spare dig for en masse dryp fra taget (kondensvand), ved at lægge en presenning ud på jorden i hele teltets udstrækning. Det behøver ikke at være noget særligt – en billig armeret plastpresenning af den type som oftest bruges på indklædning af stilladser er glimrende. Det gør det også nemt at ”fejle op” når båden en dag er søsat igen.

Alle disse løsninger koster normalt penge, men se dig for lokalt, og tænk på at det er din arbejdsplads mange timer det næste halve år!

Skal du arbejde på dæk eller fribord, er ca. ½ meters luft omkring båden absolut nødvendigt.

Indretning af arbejdspladsen

Samtidigt får du brug for et stillads i passende højde. Det er omtrent umuligt at lave et fornuftigt stykke arbejde fra en stige.

Brug nogle dage på at indrette arbejdsstedet med ordentligt lys, masser af stikkontakter og en god arbejdsbænk (høvlbænk eller lignende). Lav en hovedafbryder på elinstallationen et passende sted. Sluk for denne hver gang du forlader båden. Den tid du bruger på indretning





af arbejdsstedet kommer mangefold igen. Der skal jo også være rart at gå, så man glæder sig til at "komme ned og arbejde".

Værktøjet

Nu kan arbejdet med båden snart begynde! – Det var jo det som vi gik og glædede os til.

Hvis projektet går ud på at fjerne al maling på fribord og bund, så er min erfaring at en elektrisk varmeblæser er nemmest at anvende for dem, der ikke er så rutinerede. En gasbrænder er langt hurtigere, men også farligere. Husk derfor en vandslange, ildslukker, et brandtæppe o.lign. Gå en kontrolrunde ½ og en hel time efter sidste maling er skrabet af. Mere end én båd er brændt på denne måde. Opvarm malingen på et passende – lille – stykke og skrab malingen af med en god skarp skraber.

Skrabejern er vigtige at have i mange forskellige udformninger – jeg har mindst 10 forskellige. Lær dig at file et godt skær på skraberen – det koster måske en klinge eller to før du har lært det, men det er vigtigt. De største og groveste skrabere kan slibes på en elektrisk smergelsten, de små fine foretrækker jeg at sætte op

En god høvlbænk og en masse skruetvinger samt et skønsomt udvalg af stemmejern er en god hjælp.

med en god rethugget håndfil.

Mange har forsøgt sig med forskellige malings- og lakfjernere. Jeg har aldrig haft den store succes med disse, undtagelsen er hvis der skal fjernes lak på f.eks. mahognikarmen eller tilsvarende. Epifanes malingsfjerner havde jeg gode erfaringer med sidste vinter. Den virker også nogenlunde ved lave temperaturer. Hvilken lakfjerner der er bedst, afhænger antageligt også af hvilken laktype det er der skal fjernes – oliebaseret-, polyuretan- eller epoxylak. Prøv dig frem!

– Og her slutter første del af Oles artikelserie. I næste udgave af *Klassisk træbåd* bringer vi næste del, som handler om malerarbejde, om at skifte et kølbord og om at skifte en bundstok.

En opløftende oplevelse

Af Stig Ekblom

Årets tur med vores nordiske krydser "CAN III" til den svenske vestskaergård gav egentlig ikke megen grund til optimisme omkring den fortsatte eksistens af bevaringsværdige træbåde på den svenske vestkyst. Vi så da nogle fine eksemplarer, men der var godt nok langt imellem snapsene – og der forekom ubehageligt ofte en eller flere vindtørre stakler omme i et hjørne af havnen.

På hjemturen var der kraftige pålandsbølger på den

Billeder på denne og næste side: Et udvalg af de ikke så få fine træbåde, der befolker Halmstads havne, både til vands og til lands. Det bliver spændende at se, om de aktive kræfter her kan tiltrække endnu flere klassikere, ligesom de københavnske træsejlere så tydeligt har gjort?



"CAN III" i godt selskab i Halmstads ydre lystbådehavn



En sød og sjov motorbåd – lang og slank



Flot motorbåd



Velholdt folkebåd



Smuk kutter – kunne være sk40





En flot langedragssjulle eller koster ligger ved siden af en fin folkebåd

lille Grötvik Havn nær Tylö Fyr ved Laholmbugtens nord-pynt, så jeg fortsatte ind til den store Halmstad Havn og anløb den lille lystbådehavn yderst. Og pludselig befandt jeg mig i et lille træbådsmekka med rigtigt mange fine både og – viste det sig – ovenikøbet med spændende træbådsaktiviteter.

Jeg fandt en plads mellem et par fine klassikere og gik lidt rundt for at kigge på træbåde – og sikke mange, forholdsvis. Hastede derpå ind til den smukke by i mørkningen og mødte på vejen flere fine både – tydeligvis under restaurering – og så flere steder plakater, der annoncerede en træbådsparade på Nissan, den store elv, der løber gennem byen, og som man forøvrigt også kan sejle ind og fortøje i – ganske tæt på det fine slot og nærmest inde i bymidten.

Det kunne da være, at DFÆL skulle knytte kontakt til dette tydeligvis aktive træbådsfællesskab, invitere dem til diverse aktiviteter og måske deltage i nogle af deres. Halmstad ligger jo ikke uoverkommeligt langt væk fra Sundet, og man kan ovenikøbet benytte turen til at overnatte i naturhavnen Kappelshamn på Hallands Väderö, som ikke kan anbefales nok.



Plakaterne, der annoncerer paraden på Nissan d. 6. august – to dage efter at jeg havde forladt havnen. Desværre kunne jeg ikke blive der og deltage; jeg var tvunget til at nå længst muligt hjemad mod Roskilde inden DMIs varslede 4 dages hård sydvestlig vind

Bådebyggernes ø

Af Simon Bordal Hansen

En 25 sømil eller så norden om Göteborg ligger Sveriges tredje største ø, Orust. Der er snævre vande omkring øen og overalt åbner kysten sig på skærgårdsvis bag små holme og en lille havn eller bare en brygga inviterer til anløb. Sådan er øen, der formentlig har flere bådebyggerier en nogen anden ø af samme støttelse. Orust er bådebyggernes ø.

Det var min svoger Tore, som selv kommer ud af fiskerfamilie fra Rorö ude i Göteborgs skärgård, der stak mig en bog i hånden. “Den ska du läsa”, sagde han. Et solidt og tungt værk med den enkle titel Båbyggare på Orust.

Det har så været denne sensommers bådlæsebog godt hjulpet af vejrliget. Og så afgang en ret anderledes måde at skrive om dejlige sejlbåde, joller og motorkrydsere. For det handler nemlig ikke så meget om fartøjerne men derimod om de mænd og kvinder, som byggede og stadig bygger dem. Bådebyggerne på Orust.

25 bådebyggerier

Allerede på en af de første sider er der dokumentation for denne ø’s særpræg. Hele vejen rundt om øen, bortset fra den østlige ind mod fastlandet, ligger det ene bådeværft efter det andet. Hele 25 af slagsen, fra Holmsudens Varv længst mod syd til NordWest Yachts længst mod nord. Undervejs møder vi små og ukendte bådebyggerier side om side med verdensledende værfter som Malö, Najad, Hallberg-Rassey, Regina og Forcus.

Jamen er det ikke glasfiber alt sammen, og skal vi så ikke rynke på næsen og brøle youghurtbæger i kor? Tja – denne bog fortæller en langt mere interessant historie. Nemlig den om passionerede bådebyggere, som er bærere og udviklere af en tradition og et helt unikt håndværk. Og det gør de hen over tid, på tværs af adgang til kapital og materialer. Præcis som det gamle vikingeskib, den klassiske klinkbyggede kragejolle,

spidsgatteren tegner et kontinuum af sikker fornemmelse for form, præstation og holdbarhed helt op i vores moderne, materialeteknologiske tid.

Giganter og småfolk

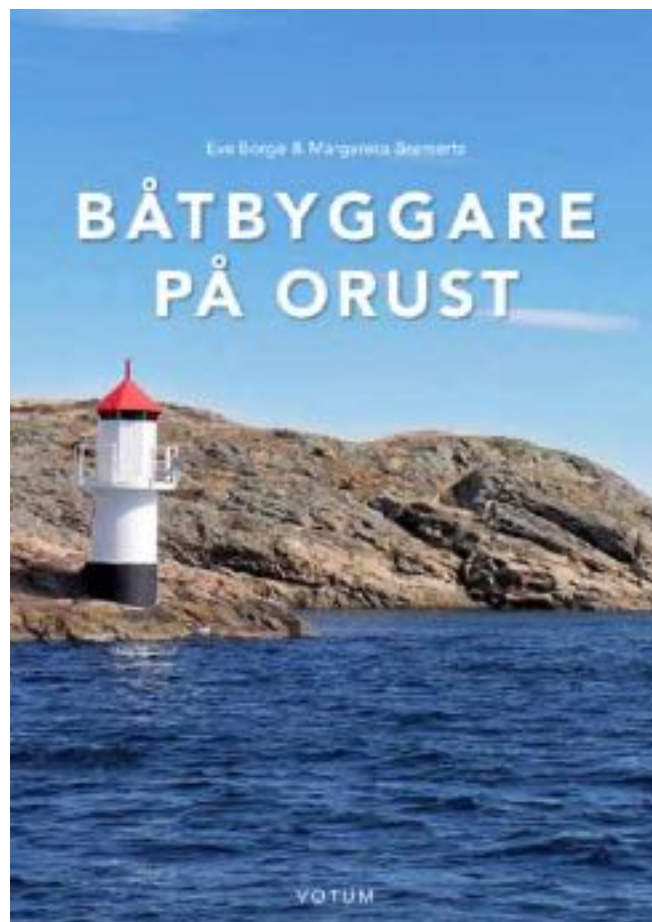
Forfatterne er Eva Borge og Margareta Bremertz, og hen over næsten 300 sider, 25 kapitler, en detaljeret ordliste og et godt register, kommer vi på rundtur til øens bådebyggere. Både dem der er aktive nu og de, som ikke er det mere, nogle stadig i live, andre portrætterede af deres efterkommere. Vi møder små værfter, hvor de stadig bygger i træ og vi besøger bådebyggere, der forvandlede træbådstraditionen til en industri på et globalt marked. Giganter i den absolut dyreste ende af det moderne lystbådemarked som Hallberg-Rassey side om side med træbådsværfter som Lilla Kålviks Båtbyggeri, hvor Christina og Johnny Andersson som træbådebyggere i 8. generation.

Hver bådebygger får et kapitel i bogen i samtaler, der er som dem man får, når man har mødtes mange gange og sat sig i et hjørne af værkstedet med en god kop kaffe og så skal der snakkes. Håndværk, familie, traditioner, liv og sygdom, smukke både, nye tider, men altid med en insisteren på at bygge både uanset hvad. Nye materialer dukker op i 1960erne, og nogle af bådebyggerne forsøger sig. I løbet af få år er håndværket blevet til industri, hvor Orust vokser til at være hjemsted for nogle af klodens bedst byggede moderne lystbåde.

Kvalitet er kodeordet

Parallelt med at den nye verden holder sit indtog, fortsætter adskillige bådebygger på Orust i træbådstraditionen. Det er ikke nemt, markedet vil have glasfiber. Men på Orust ser det ud til, at der er en forståelse på tværs af skrogmaterialer. Kodeordet er kvalitet med ekstrem omhyggelighed i detaljen – sådan har det altid været på Orust, kan vi læse. Så selv de aller største af de moderne værfter, der får skrog og dæk støbt på store





glasfiberfabrikker inde på fastlandet, samler og apterer fartøjerne på Orust. Træarbejdet, udstyr, finish, kontrol. Det sker på Orust.

Samtidig, et andet sted på øen: Johnny og Christina Andersson arbejder med nye træbåde i værkstedet ude på Lilla Kålviks Båbyggeri. Her gælder den klassiske tradition, og også en lille snipa med plads til to voksne inde i lukafet bygges efter samme høje standard som de dyrere projekter. Christina fortæller, at hendes far Roland, bådebyggeren, ikke kunne lide at arbejde med glasfiber. "Han lærte os, at hver eneste detalje skal laves med største omhyggelighed. Uanset hvor lille eller stor den er. Man må ikke tro hastværk ikke blir opdaget. Det kan ses

i resultatet. Bådene skal se ud som edderfuglen på bølgen, sagde min far." Rolands sidste byggeri var en 19 fods snipa, og skabelonerne til spanterne hænger på bådebyggeriets væg. Christina og Johnny har netop bygget den 11. af slagsen, og der er bestillinger på flere. Alle får 8 lag lak.

At se det ypperlige på tværs af materialer

Sådan møder vi den ene fagperson efter den anden. De har forskellige perspektiver og håndværksmæssigt fokus, men fælles er passionen for at bygge ypperligt. Uanset materialet. Og det fokus er jo også det eneste, der tilbyder os der er interesserede i bådebyggeri og lystbådetradition en sammenhængende forståelse. Det er ikke kun træ og ikke kun klassebåde, det handler om en tradition som stadig lever videre i forskellige udtryk og materialer.

Man kan ikke få alt, og den svenske bog tegner dejlige, levende portrætter af bådebyggere, deres liv og både. Men hvor ville det være spændende at udbygge denne tilgang med en konstruktionsfaglig vinkel på den dygtige bådebygger og konstruktørs arbejde i trætraditionen og videre over i glasfiberen. Altså at flytte fokus over på konstruktionen. Herhjemme står en konstruktør og bådebygger som Molich og råber på en sådan portrættering. Han formåede at bygge ypperligst i trætraditionen og at føre det videre ind i glasfiberepokken, og hans bidrag til lystbådene skal selvfølgelig ses som et hele.

På Orust lever to tidsaldrer ved siden af hinanden, nogle har skabt storindustri med mange hundrede ansatte, andre bygger sig gennem året snipa efter snipa. Glade for både er de allesammen. Det mærker man i bogen, så synes du ikke svensk er for svært, kan jeg varmt anbefale bogen. Det er god vinterlæsning, og den propfuld af rigtig gode fotos – heldigvis med rigtig mange træbåde.

Båbyggare på Orust
2017, Votum forlag
www.votumforlag.se
Pris: 290,- svenske kr.

Et smukt og solrigt stævne i Skælskør

Af Carl Mangor

Den Danske Lods, 1925 skriver:

– Skjelskør Fjord deles af Halvøen Stege-Hoved i Yderfjorden og Inderfjorden, i Bunden af hvilken

Skjelskør ligger, og inden for den findes atter et udstrakt Nor. Dybden i Fjorden er meget ringe, kun i det meget smalle Sejlløb er der 4,1 m. STRØMMEN i Fjorden er meget haard, til Dels bevirket af det indenfor liggende Nor; den er med roligt Vejr skiftende hver 6 Timer og



Rosa m.fl. lægger fra for at sætte sit præg på dagens kapsejladser.
Tovholderen for stævnet, Anja Kiersgaard, (med ryggen til) har taget agterfortøjningen i hånden





Formanden for DFÆL Catja Beck-Berge og borgmester Stén Knuth åbner stævnet og Stén Knuth hejser DFÆL's og J-klubbens standere.

kan undertiden løbe indtil 4 Sm's Fart. Under uroligt Vejr kan Strømmen løbe samme Vej i længere Tid."

Og det er stadig en god beskrivelse af forholdene. Vi var nogle stykker der mærkede den næsten 100 år gamle lods' bemærkning om "uroligt vejr".

Men det var til sidst. Inden da havde der været nogle dage, hvor alle de centrale ingredienser for et stævne i stor stil var til stede.

– Det gode vejr

Uagtet, at der er en vis sandhed i, at der ikke findes dårligt vejr, kun forkert påklædning, så er der meget, der

bliver både sjovere og lettere under gunstige vejrforhold. Solen skinnede mildt over os fra start til slut. De uden-dørs borde og bænke blev hurtigt suppleret med møblement indefra for at stå mål med efterspørgslen. De lyse aftener viste sig fra deres bedste side.

Og det gik hånd i hånd med vindforholdene. Vind var der ikke meget af, men meteorologernes trusler om vindstille til lørdagens kapsejlad blev dog heldigvis gjort til skamme. Der var vind i tilstrækkelig grad til at gennemføre de 3 planlagte sejladser.

– Selve stedet

Turen ind gennem fjorden kunne næsten trække på færelandstårerne. For fulde sejl ind i den lille havn og næsten op i hovedgaden. Oppe på den store mole, der adskiller fiskerihavnen fra lystbådehavnen (ikke marinaen, som ligger på den anden side af fjorden), disponerede vi over et godt og rummeligt pakhus, der så rigeligt gav plads til aktiviteterne. Der var ikke mulighed for at vi kunne ligge samlet, men rådigheden over pakhuset, den møblerede havnemole foran og at havnen i øvrigt er så overskuelig og hyggelig gjorde, at det ikke afstedkom praktiske problemer.

– Bådene

Omkring 40 både nåede frem. Sejlbåde og motorbåde. Kragejollen Ellida var med sine næsten 110 år på kølen



Vidar, Ole, Torben, Thorbjørn og Lars nyder deres fælles lidenskab fra pakhusets svalegang. Foto: BAnd

den ældste og i størrelse gik det fra Helsingørjollen Mistrallines 5 meter til Ketchen Akela på 24 meter. 8 KDY Juniorbåde afviklede samtidig deres klasseesterskab.

– Sejlerne

Selv om både vejr, faciliteter og fartøjer falder godt i hak, bliver der ikke noget stævne uden den menneskelige faktor. Værterne fra Skælskør Sejlklub udfoldede et meget stort arbejde for at få arrangementet til at glide. Vores traditionelle moleøl i forbindelse med åbningen fik sejlklubben med det lokale bryggeri i ryggen udvidet til en daglig foreteelse henad kl. 17.

Og foreningens medlemmer optrådte nysgerrige,



Harpunloggen dette år tilfaldt 7-meteren Victoria fra 1918. Foto: Joakim Quistorff-Refn.

opmærksomme, hyggelige og hjælpsomme. Der blev sejlet adskillige sømil samt slebet og lakeret mange meter planker rundt om ved de små borde.

– Hjælpsomheden

Vi var nogle stykker med kajplads i kanalen, der fik hjælpsomheden at mærke om søndagen.

Omtrent samtidig med, at standeren skulle hales ned for årets stævne, var det slut med solen. Det urolige vejr, som Havnelodsen fra 1925 gør opmærksom på, slog ind fra vest. Regnen silede ned. Hård vind og kraftig strøm, der løb imod, rev godt i flere af de både, der lå i det kanallignende bassin mellem yderhavnen og inder-



Akela har igen i vinter fået den helt store tur, med bl.a. nyt bovspryd. Foto: BAnd



Havnen domineret af stævnets både. Foto: BAnd



Den brede mole med gode udemøbler og mange grille var perfekt til de uhøjtidelige fællesspisninger torsdag og fredag.



Glade kvinder hygger sig i lille Mistraline. Foto: BAnd



En skøn sommeraften af de sjældne



Victoria, Thilde Thor, Ursa, Frigg og Akela i den strøm-
fyldte kanal. Foto: BAnd



Juniorbåde bliver bugseret ud af den smalle, 2,5 sm
lange sejlrende i fjorden. Foto: BAnd



De klassiske omgivelser med bl.a. Torbens bådværft var
en perfekt baggrund for DFÆLs sommerstævne

havnen (og noret). Trods et ror der var surret og længst mulige fortøjning rev og sled vind og strøm i bådene så det knagede og bankede. Vi var derfor nogle stykker, der satte stor pris på en invitation fra “Akela” til et lille frikvarter for urolighederne. Nede i bugen på den 65 fod store ketch skulle man virkelig skærpe sine sanser for at registrere vejrliget.

– Kapsejladserne

Trods løfter om meget svag vind kunne vi afvikle sejlads-erne ude i Agersø Sund under rigtig gode forhold.

Efter en lang smal udsejling, hvor flere måtte bugse-
res, kunne vi strække sejl til en »ædel kappestrid«.

Resultaterne, som Jørgen Heidemann har beregnet, ses på modstående side.

– Afsked

Oppe igen var vejret blevet klart bedre. Stadig luft og stadig i vest. – Det fraraades i øvrigt, skriver Havnelod-
sen, – paa Grund af Farvandets Snæverhed og den haarde Strøm at besejle Fjorden uden Lods. Lods fik vi ikke, men et slæb af “Anna Lisa” så vi hen ad 18-tiden kunne lægge et godt sommerstævne bag os, på en fjord hvor solen så småt begyndte at vende tilbage.

DFÆL kapsejlads																
Dato		Opgjort efter "Tid-på-tid" metode														
Sejlads																
1.ste start		1.ste sejlads			2.den sejlads			3.die sejlads			Samlet resultat					
1. løb																
Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid	
Mistraline	Helsingørjolle	T2	3,6	4376	4376	1	4281	4281	1	6232	6232	1	3	1	14889	
2. løb																
Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid	
Duen	Twister	D 235	5,0	3372	3721	2	3305	3647	1	5228	5769	1	4	1	13138	
Thilde Thor	Knarr	O DEN 3	5,0	3262	3600	1	3765	4155	2	5531	6104	2	5	2	13859	
Nina Swell	Swell II	OS 31	4,9	3733	4095	3	4223	4632	3	5862	6430	3	9	3	15157	
3. løb																
Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid	
Frigg	Kystkrydser	D 7	5,4	3025	3416	1	2795	3157	1	4842	5468	3	5	1	12041	
Joane	Nordisk krydser	NK D 3	6,1	3015	3532	2	2805	3286	2	4547	5326	1	5,01 *)	2	12144	
Vixen	Målar 22	M22 3	5,3	3175	3566	3	3275	3678	3	4845	5441	2	8	3	12685	
Anna Lisa	KR kystkrydser	DEN 1 173I	5,9	3434	3983	4	4061	4710	4	5498	6376	4	12	4	15069	
4. løb		Ingen både												*) reguleret i h.t regel om pointlighed		
2.den start																
5. løb																
Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid	
Gi-Gi	30 m2 spidsgatter	DEN 16	5,0	2965	3272	1	2634	2907	1	4579	5053	1	3	1	11232	
Pan	Spidsgatter	R 13	5,7	3346	3841	3	3050	3501	2	4808	5519	2	7	2	12860	
Fant	45 m2 spidsgatter	S45 DEN 1	5,3	3372	3787	2	3357	3770	4	5024	5642	3	9	3	13199	
Abelone 3	25 m2 Kosterbåd	K 25 S 27	5,3	3516	3949	4	3125	3509	3	5164	5799	4	11	4	13257	
Saga	38 m2 spidsgatter	S38 D 21	5,3	3706	4162	5	3471	3898	5	5480	6154	6	16	5	14214	
Ursa	45 m2 spidsgatter	A 45	5,3	3716	4173	6	3850	4324	7	5287	5937	5	18	6	14434	
Frigg	Spidsgatter	142	5,5	4700	5337	7	3585	4071	6	5632	6396	7	20	7	15804	
6. løb																
Bådnavn	Bådtype	Sejlnr	NNL (m)	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	Sejltid sek	Præmietid sek	Plac. nr	pts.	plac.	pr-tid	
Rosa	Yawl	MAC 1	7,9	2972	3762	2	2589	3277	1	4059	5138	1	4	1	12178	
Victoria	7 meter S	s K 5	6,5	2986	3565	1	3020	3606	2	4492	5363	2	5	2	12534	
Marie	Havsörn II	H 87	6,5	3271	3905	3	3026	3613	3			4 *)	10	3		
7. løb		Ingen både														
8. løb		Ingen både														
Mindste præmie-tid: 11232																

Francisca fik ny motor

og Lystfartøjsmuseet fik endelig en motorbåd

*Af Mogens Havsted
Formand for støtteforeningen
for Lystfartøjsmuseet*

Ny motor til Francisca

Nu kan historien endelig fortælles. Den har ellers været sådan en lille smule hemmelig, for den handler om, hvordan Lystfartøjsmuseet fik en motorbåd, uden at de officielle instanser blev ulejliget med alt for mange beslutninger og papirarbejde. Vi har Danmarks smukkeste bygninger og rigtig mange flotte både, som hver på sin vis repræsenterer en æra i dansk lystsejlsads. Men pudsig nok har vi aldrig haft en motorbåd. Vi har en flot udstilling af motorer, men altså først nu en rigtig, klassisk motorbåd.

For et par år siden hold DFÆL jo generalforsamling i Hobro, og det var i den forbindelse, at snakken faldt på vores hemmelige ønske om at få en motorbåd. "Hemmeligt" fordi museets ejer, Nordjyllands Historiske Museum egentlig syntes, at vi har både nok at holde styr på. Men

altså, Birger fra Frederikshavn Træskibslaug vidste, at Brian i Aalbæk havde netop sådan en båd stående. Han havde nyligt overtaget en udtjent motorbåd for at bruge motoren – en ret ny Yanmar. Og Birger mente bestemt, at motorbåden kunne komme til Hobro.

Kort tid efter drog en lille skare af støtteforeningens trofaste støtter mod det nordligste: Klaus Mathiasen, Jørgen Møller og undertegnede.

Skal den brændes eller på museum?

I Aalbæk stod der så, lidt slidt i lakken, lidt hængeøret og egentlig bare ventende på en lun sommeraften og et Sankt Hans-bål, men både Klaus og Jørgen fik julelys i øjnene. Men hvad med transporten? Igen var Birger hurtig, greb telefonen og arrangerede en overordentlig rimelig transportpris. Joe, vi var kommet nordenfjords.

Smøgen bag de gamle pakhus blev skueplads for et ægte indbrud. En væg blev fjernet og sat op igen på en formiddag.



Klaus og Jørgen med den flotte Pettersen med de smukke linjer. Smal og lang har den nok rullet noget i søen, men flot er den!

Der gik ikke mange uger, før båden stod i Hobro i smøgen bag museet. Og hvad så?

I al stilhed mødtes en flok ihærdige mennesker en meget tidlig lørdag morgen, og så blev der simpelthen pillet en ydervæg ned. En tilkaldt vognmand løftede båden halvvejs ind, og de ihærdige mænd skubbede den resten af vejen. Som det ses på billederne står båden helt perfekt, og faktisk kunne museet kun rumme båden, fordi den gamle Pettersen er så lang og smal.

Lige så stille blev brædder skruet på plads og alle spor slettet efter "indbruddet".

Så tog Jørgen og Klaus over for alvor. Jørgen sørgede for støtter og træarbejde, men Klaus brugte en vinter med sandpapir og lak og lak og lak og lak.

Nu står båden og minder om fordums tiders lyst til og på vandet.

Lakarbejdet er naturligvis tilpasset bådens nye status som museumsgenstand. Den kommer aldrig på vandet igen. Det lover vi.

Til gengæld får museets gæster nu indblik i, hvordan man i gamle dage nød livet i smukke omgivelser, for båden udstråler jo både charme, hygge og lidt eksklusivt liv.

Velkommen til nye medlemmer

Anna, Platgatter Swell båd

Jens Krabbe
2100 København Ø

Phima, Motorbåd

Gitte Svensson
4760 Vordingborg

Ole Olesen-Bagneux
3600 Frederikssund

Birthe Mariat & Carl Erik Hansen
4244 Agersø

Unda, Kutter 8mR

Jørgen Sunke
5300 Kerteminde

Leif Sudergaard
2765 Smørum

Søren Barsøe Moseholt
4050 Skibby

Ny ansvarshavende redaktør på Klassisk TRÆBÅD

Som medlemmer af DFÆL allerede vil vide, har Benny Andersen (medl. af bestyrelsen) overtaget ansvaret for redaktionen på Klassisk TRÆBÅD. Redaktionsudvalget består foruden Benny fortsat af Eva Noer, Gorm Boa og Stig Ekblom.

Benny i cockpittet på URSA



OK – så laver vi en forening

Af Mogens Havsted

Den gode, gamle skolebåd Betta Dan måtte ikke sejle med skoleelever, men gerne med børn, som er medlem af en forening...

Skrappe regler kvalte drømmen for en stund.

For et år siden fik du beretningen om Betta Dan, der med støtte fra Lauritzen Fonden skal indgå i et skolebådsprojekt på Mariager fjord. Desværre løb projektet ind i en mindre grundstødning: Søfartsstyrelsens bemandingsregler satte en effektiv stopper for drømmen om at invitere skoleklasser på fjorden.

Det var ellers en smuk drøm. Skoleklasser ville modtage undervisning på det nyåbnede Maritime Kulturcenter Mariagerfjord og Lystfartøjsmuseet og i hold á syv elever få praktisk undervisning på fjorden. Lystfartøjsmuseet får et søkort lagt på gulvet, så børnene kan ”gå på vandet”,



Betta Dan blev reddet, og fortsætter som skolebåd på Mariager Fjord.

Den lange seje kamp

Mens der løb vand i fjorden, pågik mange forhandlinger med Søfartsstyrelsen. Hver gang sagde fornuftige mennesker i styrelsen, at ”det kan da ikke passe. Det skal vi nok få løst.” Og hver gang kom vi tilbage til farttilladelsen. For nørderne skal jeg lige oplyse, at problemet var dimensions-tallet, som hvis det er over 20 i et erhvervsfartøj kræver bemanning. Og med sine otte meter og tre meter bredde er Betta altså lidt for tykmavet. Hvis hun havde været slankere om livet (og dermed mindre stabil) havde der ikke været noget problem. Værsgo at sejle i kanoer og nej til at

der er lavet kopier af gamle lod og log. Pejlinger, måling af vanddybder og hastighed med lod og log og meget andet godt skulle få matematik- og biologiundervisning til at gå som en leg. Og Betta Dan er jo skabt som skolebåd! Men nej, den tidligere bemeldte og registrerede fartstilladelse tilsagde, at skibet skulle bemandes med en bådfører med mindst yachtskipper 3 plus en matros. Og det er der altså ikke økonomi til, ligesom brugen af erfarne frivillige ville være umulig.

TS holdt pinsetræf i Hobro, og her var vi da lige henne og hilse på storesøster Lilla Dan



sejle i sikre skolebåde – I ved alle sammen, hvad jeg tænker på.

Lav en forening”

Nå, vi nåede frem til foråret, inden vi måtte afkræve Søfartsstyrelsen en endelig afgørelse. Den fik vi så med en henvisning til, at vi jo bare kan danne en forening. Så kan Betta nemlig blive et fritidsfartøj, som til gengæld kun må sejle med foreningens medlemmer. Ingen gæster, ingen skoler som sender elever ud på vandet – kun medlemmer.

Alle kan blive medlem

Ok, det har vi så gjort. Vi er en lille skare på 12-15 stykker, der er gået sammen om projektet. Vi skal stadig have børn på vandet og undervise dem i sikkerhed til søs, metrologi, pejlinger og trekanten, fartmåling med log og mobiltelefon, regning og trækonstruktioner. Derfor har vi sat medlemspriser, så det er til at overkomme for alle. Det koster 100 kroner for en sæson for voksne, 50 kroner for børn og unge under 18. For 500 kroner kan du blive bådfører, hvis bestyrelsen efter en prøve kan godkende dig. Medlemmer må gerne komme i samlet flok, men hvert medlemskab er individuelt med personnummer. Der sælges ikke medlemskaber på kajen. Vi gør ikke det her for at omgå bestemmelser og myndighedskrav, men netop for at overholde dem.

Træskibs Sammenslutningen holdt pinsetræf i Hobro, og her var vi da lige henne og hilse på storesøster Lilla Dan.

En kort sæson foran os

Vi er nu fire, som har ret til at sejle båden som bådfører. Til gengæld har vi endnu ikke været ude og hverve medlemmer i en større kreds, for vi har først her i september fået båden endeligt overdraget. Det blev (også) en langstrakt affære, for nu skulle den jo afmeldes i Søfartsstyrelsen, inden vi kunne skrive slutseddel, som lod Mariagerfjord Kommune give båden til foreningen. For god ordens skyld spurgte vi også Lauritzen Fonden, hvad de syntes. Det er jo en donation fra fonden, som



Tusindbensplattinger hører der til på en rigtig sejlbåd. Her er Axel i gang

overhovedet gjorde det muligt at søsætte projektet. Heldigvis var fonden forstående.

Så nu er båden altså endelig klar til at sejle som foreningsbåd. Til gengæld slutter sæsonen midt i oktober, hvor båden bliver taget på land. Men projektet er altså gennemført

Godt håndværk til en gammel dame

På håndværkersiden har der også været travlhed. Der er blevet snittet ny fisk – masten var efter en tidligere reparation blev nogle tommer for kort til vanter og stag, pensionist og tusindkunstner Jørgen Møller har brugt hundredevis af timer og adskillige tusinde kroner på at reparere motor, tovværk skiftes løbende, så vi kommer til at se mere originale ud (selv om medlemsskaren tæller adskillige, der ikke ligefrem behøver at gøre ekstra ud af dét!)

At skibet er kommet i kærlige hænder, ses blandt andet af, at den gamle, garvede matros Axel Olesen har brugt adskillige sommerregnsvejrstimer med at fremstille tusindbensplattinger – for sådan nogle hører nu en gang til på et rigtigt sejlskiv.

Ja, båden skal jo i hvert fald ikke gå til. Og der er jo masser af foreningsbåde rundt omkring i landet. I Hobro og på Lystfartøjsmuseet glæder vi os i hvert fald til vinterens småreparationer og næste sommer sejladser på fjorden.



En lidt våd men god regatta

af Martin Stockholm. Fotos: Anders Lund

Mange sejlere trodsede det danske sommervejr og satte kurs mod Svendborg for at deltage i Classic Regatta i august. Lige under 50 både var tilmeldt og kun enkelte nåede ikke frem. Der blev afviklet kapsejladser på Lunkebugten, distancesejladser hjem fra banen, RegattaTour og motorbådsløb i Svendborg Sund.

Øverst til venstre går LUCKY, Måler 30, fra Tyskland i mål. Til højre sejler en del af det store folkebådsfelt

Størst er Sophus Weber sejladserne. 26 både deltog i kapsejladsen, som blev gennemført til UG i let luft på førstedagen og frisk vind, da vi var varmet op. Trekantbanens gennemløb var beregnet til 1 time, og sidste båd kom i mål efter 58 minutter! Gode starter, fine sejladser og ingen havarier. Humøret på bådene strålede – det gjorde solen til gengæld ikke

Det blev Sven Hansen med folkebåden, RELIANCE fra Ærøskøbing, der lørdag aften kunne løfte trofæet som hurtigste træbåd. Overalt-vinder af Sophus Weber Race blev glasfiber-juniorbåden, "HVORFOR DET?" med Torben Pedersen ved rotpinden.

Tidligt i år besluttede vi at afvikle den nye Bent Aarre Cup for de klassiske både i glasfiber på samme trekantbane som Sophus Weber Race. Det betød at vi kunne afvikle Sophus Weber Race og samtidig gøre det muligt

En af lørdagens sejladser. Knarr RAPP, platgatter Goodwind, Årets båd 2017 10mR AAWORYN, safir WOODSTOCK og safir FRU ULLERLUND i frisk vind



Folkebådsvejr – PAULA F G1023 fra 1965 (tidligere F D443)

for alle klassiske glasfiberbåde at sejle mod hinanden i Bent Aarre Cup'en. Udfordringen ligger i, at entypebådene i glasfiber deltager begge steder. For at få ligningen til at gå op, udregnede vi NNL-mål til de moderne klassikere – hvem havde troet det, da Københavnske Træsejlere i slutningen af 90'erne videreudviklede NL-reglen fra 1914 og 1927. Stor tak til chefmåler Jørgen Heidemann for arbejdet.

Det var juniorbåden, HVORFOR DET? der var hurtigst blandt de 9 deltagende både.

RegattaTouren og motorbådsløbet blev afviklet sammen. Fredagen bød på besøg hos SIMAC, hvor deltagerne prøvede forskellige sejsimulatorer. 136 meter langt containerskib blev lagt til kaj i Göteborg, og motortorpedobåde sejlede rundt i Sidney Harbour med 45 knob

– sejladser med klassisk træ- og motorbåd giver færdigheder.

Lørdag sejlede natfærgen KAJA af et par omgange deltagerne til Iholmen, som normalt ikke kan anløbes. Vi drak kaffe og spiste lagkage, mens vi hørte om øens vikingeskat fra 1583. Da maverne var fyldte, gik vi på skattejagt med en metaldetektor og tænk sig; vi fandt en flaske Gammel Dansk, der var gravet ned i stranden.

Regattaen sluttede med sejlermiddag, blues-musik og dans i Havnepakhuset. Tak til alle deltagerne, til officials og frivillige. På gensyn anden weekend i august

Sejlerhilsener
Svendborg Classic Regatta



af Birger Bredkjær Pedersen, Frederikshavn Træbådsflug

Kun 35 sømil fra Skagen havn ligger Skärhamn. Byen ligger på den store ø Tjörn, som er brofast, både med fastlandet og med den endnu større ø Orust i den svenske skærgård lige nord for Göteborg. Ud over at have en stor åben lystbådehavn, er Skärhamn hvert år i midten af juli vært for et stort stævne for klassiske både.

Træbåtsfestivalen i Skärhamn er arrangeret af Väst kustens Træbåtsförening, som også arrangerer træbåds messen i februar. Besøg hjemmesiden og nyd



"Indiana" på vej til Rønnerhavnen fra St. Dyrön efter festivalen i Skärhamn.

billederne af de smukke træbåde. Måske får også du lyst til at besøge Göteborg i februar til messen. Træbådsfestivalen ligger samtidig med DFÆL's sommerstævne, som i år blev holdt i Skælskør, en betydelig længere sejlads for Ålbæk'erne og Frederikshavnerne, hvoraf nogle i år valgte at stikke over det nordligste af Kattegat og deltog i træbådsfestivalen hos svenskerne.

Til festival i Skärhamn for fjerde gang

Igen i år deltog træskibslauget i den store træbådsfestival i Skärhamn. Det var fjerde gang vi gæstede den flotte festival. Fra lauget deltog vi med tre træskibe. Derudover havde vi følgeskab af nogle gode sejler venner her fra Rønnerhavnen. De kom i glasfiberbåde og måtte ligge på en anden flydebro, men de var der og så det hele fra sidelinien.

Yngre kræfter i ledelsen

Det var et flot og godt arrangeret stævne, der bar præg af, at der er kommet yngre folk til i ledelsen med de rigtige visioner, og jeg er sikker på, at vi vil få et godt samarbejde med Väst kustens Træbåtsförening, som jeg håber, at også Rønnerhavnen besøgende vil nyde godt af, hvis og når vi kommer til at se nogle svenske træbåde blandt vore gæstesejlere.

Årets sejlbad

Som nogle af bladets læsere måske husker, blev 8-meter

R-båden, "Francisca" fra Træskibslauget i 2014 kåret som den flotteste og bedst vedligeholdte sejlbad, en flot 1. plads blandt alle sejlbadene, som alle var toptunet og gejet op.

I år blev Henning Sander med "Indiana" tildelt 2. pladsen for sejlbad, og det var også en rigtig stor ære (han og skibet er desværre ikke medlem af DFÆL). I år var der rigtig mange både, som alle levede op til en 1. plads i tævlingen, så juryen havde et stort arbejde med at bedømme og vælge den rette, som for os desværre blev en svensker. Men han fortjente det, det var et meget flot skib.

Deltagere fra København

Det var også en glæde at se, at andre end os fra Frederikshavn deltog i festivalen. Vor gode ven fra "Djæveløen" (Sundby Sejlklub), Joakim med fru og sønnen, deltog med det flotte skib "Mila". Vi havde et par hyggelige timer til gallamiddagen lørdag aften med super fiske/skaldyrssuppe ad libitum og ledsagende vin.

Ikke et ord om vejret og fremtiden!

Nu skal jeg jo ikke trække folk til festivalen i Skärhamn, jeg har nok i at promovere vort eget Træskibslug og DFÆL, men hvis nogle af Jer er i den Bohuslenske Skærgård i juli, så er den absolut et besøg værd og man er meget velkommen.

Vejret vil jeg ikke komme meget ind på, men lige til alles information, så havde vi både sol og regn samt frisk vind fra vesten 15 til 20 m/sek, og efter en halv snes dage i skærgården, fik vi et vindue med fint vejr, og så blev kursen sat hjemover, da nogle af os stadig er arbejdsramt. Voldborgs kollegaer lovede mere af den friske vind og regn, så os "tøsedrenge" tog turen hjem over Skagerrak og Kattegat, til vor trygge Rønnerhavn.

Men det var ikke værre, end at vi sikkert sejler til Skärhamn igen, måske næste år. Det er en oplevelse for os træskibsfolk og alle andre, der gerne vil se på klassiske klenodier samlet på et sted. Lad os nu allerførst få evalueret denne tur i den kommende vinter, samt se hvor næste års stævne med DFÆL skal afholdes.

Mange hilsener Birger, Frederikshavn Træskibslug

Ebbes Bådebyggeri & Sejlloft eftf.

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
Forsikringskader
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

Søsatte Eventyr

I pinsen blev formanden for DFÆL inviteret som VIP-gæst på TS' pinsestævne i Hobro

Af Benny Andersen

En skov af master

De højeste af masterne rækker højt op over husenes tage, da jeg ankommer til Hobro. Det er lørdag morgen, forår, og solen lover arrangørerne, de mange tilskuere og de over 500 tilmeldte deltagere, at denne dag bliver skøn! Jeg kan med det samme, jeg nærmer mig havnen se, at den er fuldstændig proppet med boder og scene og øltelte og pølsetelte, og jeg bliver klar over, at hvis jeg vil parkere i nærheden, bliver det svært at komme ud

igen. Men byen er forberedt på, at dette bliver en kæmpefest og har ryddet en byggeplads i nærheden for at give plads til flere parkeringspladser.

Efter at have parkeret retter jeg næsen ned mod masteskoven. Efterhånden, som jeg nærmer mig, bliver flere og flere master synlige, og da jeg får udsyn over havnen er det igennem en tæt regnskov af kraftigt tovværk i et fuldstændig fantastisk virvar mellem smukke velholdte og istandgjorte træskrog og deres blanklakerede master, bomme, sprydstager, gafler og ræer.



Colin Archeren, Thor møder man til stævner i både TS- og DFÆL-regi.



Invitation til en festdag

DFÆL's formand, Catja Beck-Berge modtog en invitation til at deltage i TS' pinsestævne i Hobro som VIP med regattasejls, festbanket og dans til orkester, men hun var heldigvis for mig, forhindret, så foreningen sendte en mindre fotogen substitut. Jeg har aftalt med Merete og Rasmus hhv. næstformand og formand i TS, at jeg skal sejle med "Lilla Dan" på præsentationssejls, og selvom Lilla Dan er rød på hele sit store smukt svungne skrog, og hun er en stor tomastet bramsejlsskonnert, må jeg gå hele vejen langs havnekajen for til sidst at få øje på hende ude ved det nye maritime kulturcenter, der er bygget på pæle ude i havnen i forbindelse med det gamle, men stadig meget levende træskibsværft.

Kendte ansigter

Det tager sin tid at komme derud, for på vejen støder jeg konstant ind i venner fra forskellige steder. Jeg anede ikke at Poul, en gammel lærerkollega, var med i den totalrenoverede pæreskude, Jensine, Danmarks ældste skib under sejl, rigget som jagt og stabelafløbet i 1852 i Ålborg. Det er selvfølgelig et glædeligt gensyn og en

En smuk blanding af små smækker og store jagter, galeaser og skonnerter skaber en fin poleret version af en forgangen tid.

rundvisning i de mange tons splinternyt egetræ, og inden jeg når at komme fra borde, står Eigil fra Frederikshavn og siger hej. Eigil er skibsbygger, aktivt DFÆL-medlem og bror til Brian med "Francisca".

Lige overfor på den anden side af havnebassinet ligger tre Colin Archer-skibe med deres karakteristiske og ekstremt sødygtige spidsgattede skrogform og den typiske svungne lønning, der går ned på essingen et stykke før stævnene.

To af dem kender jeg, den ene er "Thor", som både sejler under DFÆL-stander og TS-stander, og den anden er "Annie Thrysø", en nybygget kopi af en lodsbåd, skænket til en nystiftet forening, som jeg er medlem af. Jeg må over og hilse på. På vejen får jeg øje på Jens færgemands fhv. fiskekutter, Karen hjemme fra Hjarnø. Jens er begejstret for spidsgattere og har lige afhændet sin springer til nogle andre på øen, så vi har en fælles passion. Men Jens har sejlet den gamle gaffelriggede



kutter (for sejl og alene) til Hobro i nat, og er på arbejde i dag, så det er hans søn, jeg får en snak med.

Et behageligt møde

Da jeg hen ad formiddagen endelig finder Lilla Dan er det en overraskende rar og imødekommende ung mand, der præsenterer sig som Rasmus. “Jamen, er du den Rasmus?” spørger jeg. Dybt forundret, da jeg havde forventet en gammel, mavesur, cerutrygende, stormavet, gråskægget mand, som med foragt i blikket havde kigget på min nyindkøbte TS-tshirt, som om jeg havde stjålet den for at smugle mig ind i en lukket kreds, hvortil jeg kun var inviteret for høflighedens skyld.

Men det skulle blive helt, helt anderledes. Stemningen var jo lagt ved at møde alle de gamle venner, og den snak rare Rasmus og jeg havde i løbet af eftermiddagen på Lilla Dan fik mig for alvor til at tro på, at det er blevet samarbejdets time. Vores to foreninger er målrettet to forskellige interessegrupper med tydeligt adskilte kendetegn for skibene. Men vi har også fælles interesser. Nydelsen ved æstetikken i et skiv/en båd, der er bygget af træ, malet med oliemaling og lakeret på ædeltræ og rundholter som forgrund til en helstøbt naturoplevelse er fælles for vores sejlerglæde. I TS’ register findes både,



som sejler som charter eller som socialpædagogiske- og andre projekter, der kan give en indkomst. Men ligesom i DFÆL sejler langt de fleste i TS udelukkende for deres fornøjelses skyld. Og det er på baggrund af disse interessefællesskaber, at vores samarbejde skal udbygges.

Fest for 500

Da vi kom ind måtte jeg have skyllet vores snak ned med et par fadøl, og overgive mig til feststemningen. Vi havde snakket fælles træskibshavn i København, som jo er ved at blive en realitet, fælles sejladser og regattaer og da vi fik sat os i kæmpefestteltet, der var bygget op i forbindelse med et stort pakhus, fortsatte snakken med Tom og John fra skibsbevaringsfonden samtidig med, at vi nød den meget lækre mad.

Så på DFÆL’s vegne: Kære Træskibs Sammenslutningen, kære Rasmus og Merete og kære alle I forrygende ildsjæle, der holder alle de små, mellemstore og overvældende store brugsbåde sejlen, tusind tak for initiativet, den venskabelige ånd, den udstrakte hånd og en helt vidunderlig dag i Hobro!

Kajen med de store skibe. De første er på vej afsted på præsentationssejladsen.

MED FUGLEKIGGEREN PÅ KRYDS

		BINDE-ORD		SNUSE		BØGER	FORBOG-STAVES	BEREDTE		»UMAGE«	STÆVNE-MØDE	55°25,6'N 13°48,9'E	KOMPO-NIST	ØSKNER	ANTAL	AFGIFT
	1				 PIGE								2			
SPRÆNG-STOF				FD 421 VOKALER					BYGGERI							
									IT-UDTRYK							
FRED			LEGEMS-DELEN KLAMPE				TÆRING					HULD				
MASKINE			3				LEM TITEL				STREG	FOBI				
RETRO-KNALLERT					LAND GORILLA			4					SANG-SKRIVER DEFEKT			
1		5		AFBRY-DELSE	SOLO-SANG TALLIUM			6	NIELS GRØN SMUTTER			..BILLEDE	 STJERNE-BILLEDE			TRÆTTE
ANRET-NING							I DAG 				 UDTALE	7				
2				8		 SKÆR				FISK						
3					DRENG	9		VÆSKE BANK-UDTRYK					ROMER-TAL		TRE ENS ↕	
		MENER 10				12	4			KONSO-NANTER- 	10		HØJSANG MÅL			
TIDLIGERE	11		5							MÅL						



Her skal du skrive navnet på en fugl

- 1 Forkortelse for spadsereforening
- 2 Bastet og bundet
- 3 Ballonskipper
- 4 Harpunlogvinder 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 tre lodder, hvis du løser alle dette års krydsord og sender kodeordet til gormboa@icloud.com.

Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-sweatshirt

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 1. december 2017.
Husk navn og adresse

12

Der bliver trukket lod blandt de rigtige svar.

Se hele annoncen og endnu flere på DFÆLs hjemmeside

Helsingørjollen "Amanda"
18 fods spidsgatter. Tegnet af Aage Utzon i 1946
Lgd 5,40 m, brd 2,00 m dyb 0,70 m
Klinkbygget, lærk på ask, blanklakeret fribord, blykøl
Bygget hos Brandt-Møller i 1960'erne, fik DFÆL's sølv-medalje for god bevaring i 1994.
Velholdt, sund og tæt båd
Meget velsejlende og med enkel, klassisk udrustning, mange fine detaljer
Lille ruf med soveplads til 2 personer (193 x125 cm)

NNL-mål 3,3
Jeg har haft båden siden 2005, men sælger nu pga manglende tid
Den ligger sejlklar i Svanemølle-havnen

Prisidé kr. 18.000,-
Ring 28403363 Jeppe Mørch Sø-
rensen



Se hele annoncen og endnu flere på DFÆLs hjemmeside

Komplet mast og bom fra en Spidsgatter
12 og 5m.

Meget pæn stand.
Er der nogen der mangler?
Jeg tænker de skal koste 4500kr.
Men giv evt et bud, de er i Nykøbing Mors.

Med venlig hilsen
Kristian T. Jørgensen.61607294

38 m² Hansenspidsgatter til salg

Bygget 1983
Længde 27 fod
Bredde 2,6 m
Dybgang 1,5 m
Lærk på eg, overbygning mahogni, teakdæk
Blykøl
20 hk Yamaha motor

Prisidé 85.000 kr.

Henvendelse til Benny Selvyn
32534218
Øresunds Allé 58
2791 Dragør
selvyn@webspeed.dk



VAGANT sælges
Denna vackra S45 D2 ritad av J.S.M. Han-sen byggdes i lärk 1934 i Kalundborg.
Perkins M20 1993, 800 timmar. Båten ligger just nu (25/5 2017) inomhus på land hos Jensen& Englund Marina (vid Kungsbackaåns mynning) och är färdig för sjösättning. Vi har båtplats på Yttre Saltholmen i Göteborg och om du blir intresserad kan du eventu-ellt också vara med på en provsegling under 2017.

Vi har passerat 70 år. och måhän-da är det rimligare med en an-dunge i plast och kajka runt i Göteborgs södra skärgård?
Prisidé 200.000 SK.

Henvendelse
bjornr.nielsen@telia.com



MAHOGNI HAVKRYDSEr, lakeret, 35 fod, Vampire 24, tegnet af A. Slåby Larsen, bygget hos Carl Thomsen i Kalundborg 1965. Sejl nr. V24 D14. Yawl rigget. Uhyre velsejlende, ligger stabilt i vandet, er en super tur-båd, men hurtig af en langkølet båd at være. 4 komforta-ble køjer, separat toilet, ståhøjde til midtskibs. Trykvand i pantry og på toilet.
Forsynet med en Yanmar 3YM30, 30 hk, gået 900 timer. 60 liter rustfristål dieseltank.
Meget velholdt – altid stået indendørs om vinteren.

Udstyrsliste og billeder frem-sendes gerne.
Kan ses på land indtil 1. juni 2017. Derefter kan båden ses på plads 901 i Hundested havn.
Pris: 194.000 kr.

Mogens Holm: e: mh@mogens-holm.com t: 28145772



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 simpel at arbejde med.
Giver en ubeskrikelig hård og spejlglat overflade som vil skinne i årevis.

HEADFARING SYSTEMS
"The Professional's Choice"



Fugning
TDS gives 10-20 års holdbarhed til alle typer af træ og metal.
Limning
TDS gives 10-20 års holdbarhed til alle typer af træ og metal.
Rengøring
TDS gives 10-20 års holdbarhed til alle typer af træ og metal.
Vaskemiddel
TDS gives 10-20 års holdbarhed til alle typer af træ og metal.

WEST SYSTEM
Professional epoxy til bådfolk!



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

HF Industri & Marine
A/S

Etteværd: HF Industri & Marine, Gårdsvej 6, 5700 Svendborg. Tlf: 63321117. www.hfindustri.dk

34

35



Sladrebænken

...skifter navn til BAG HÆKKEN og bringer dette billede med teksten



BAG HÆKKEN