



En Saga på
kapsejls-
banerne

Holbæk som træbådscentrum



Nr. 133, december 2017

Udgives af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer

Udkommer 4 gange årligt.

Redaktion:

Benny Andersen (ansvarshavende)
Bredlunden 6
8654 Bryrup
Tlf: 2980 2285
Email:
klassisktraebaad@gmail.com

Stig Ekblom
Eva Noer Kondrup
Gorm Boa (layout)

Annoncer

Gorm Boa, 2465 1492
gormboa@icloud.com,
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
Svanemøllevej 34,
2100 København Ø
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. 5058 1055.
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 2285
Email: klassisktraebaad@gmail.com

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

Forsidebilledet: Tom Andersen på Saga koncentrerer sig om forsejlet

Indhold

Vagtskifte i vente	4
Pas din træbåd	5
En saga om Tom	8
Jubilæumsbåde i 2017	15
Kanonfiasko	16
At finde PAX	18
Frederikshavnerne ser tilbage – og frem	23
Aktiviteter i træbådsfællesskab	24
Tørsejladser i København	26
Fartøjsregister med billeder i bogform	26
Ludråd angriber træet	27
Sommerstævne i Middelfart	29
Holbæk som stort træbådsmecca	30
Museumsnyt	34
Kryds og tværs	34
Bag Hækken	36



Et arbejds hold fra Museet for Lystsejladser i Svendborg hygger sig med frokost om tirsdagen



Kaci Cronkhites har næsten været jorden rundt for at finde historien om hendes spidsgatter Pax. Her er hun sammen med Henrik Effersøe, som har kunnet bidrage med fakta



Kapsejladserne hos de Københavnske Træsejlere er med til at holde mange ældre træbåde (og -sejlere) aktive

Vagtskifte på broen



Foto: Henrik Hansen

Et hvert skib må have en kaptajn. Uanset skibets størrelse, beskaffenhed og kurs er det kaptajnens ansvar bedst muligt at navigere sikkert og træffe beslutninger undervejs i de forskellige situationer, som opstår på rejsen.

Efter fire år er min rejse som kaptajn på broen af det skib, vi kender som DFÆL, ved at være nået til vejs ende. Det betyder, at kasketten nu skal gives videre til en ny ansvarshavende, som har mod på at sætte kursen mod nye mål. DFÆL søger derfor en ny formand som kunne have lyst til at forsætte udviklingen af foreningen, som i dag tæller omkring 300 medlemmer.

Vi har allerede flere løbende projekter i gang. Bl.a. sommerstævne 2018 i Middelfart og digitaliseringsprojektet, Yachtloggen, men der er masser af plads til nye visioner. Måske trænger vores hjemmeside til fornyelse, og måske skal man arbejde for et tættere samarbejde med internationale søsterorganisationer? Der er også en masse lokale initiativer rundt om i landet, og kan man finde en måde hvorpå DFÆL som landsforening i højere grad kan støtte op om disse?

Mulighederne er mange, og den kommende formand vil have rig lejlighed til at sætte sit præg på fremtidens DFÆL.

Kaptajnens opgaver er meget varierende og langt fra kedelige. Opgaverne er både spændende og udfordrende, og kaptajnen har det store privilegium at skulle samarbejde på kryds og tværs med forskellige besætningsmedlemmer både i og udenfor organisationen. Maskinen er velsmurt og kernebesætningen tæller engagerede medlemmer, som varetager de daglige driftsopgaver. Den kommende kaptajn kommer således ikke til at skulle styre skibet alene, men vil være godt hjulpet af foreningens besætningsmedlemmer, som varetager sikker drift.

Skibet sejler som bekendt ikke, før kaptajnen er ombord, og såfremt en spirende formandskandidat er nysgerrig efter at høre mere om jobbet, så sidder jeg klar ved telefonen. .

Catja Beck-Berge
Formand

Vedligeholdelse og reparation af træbåde

Råd og betragtninger fortsat fra forrige nummer

Af Ole Olsen

Båden er nu godt på land, rengjort, overdækket/indendørs og tør.

Lad os nu antage at den del af skrog eller andet du vil genbehandle, er renskrabet og slebet plan og ren, så melder sig naturligt spørgsmålet: Hvilket system skal jeg bruge?.



Foto: Bo Ransfort

I princippet er der tre eller måske fire væsentligt forskellige muligheder.

1: To-komponente maling/lak systemer herunder epoxy.

2: Oliebaserede systemer evt. polyurethanforstærkede systemer.

3: Linoliebaserede systemer herunder benarolier, eller kinesiske olier.

Hertil er der den relativt nye Coelan, som er en plast-baseret lak.

Hvis vi starter med det første, de to-komponente systemer, så kræver disse som udgangspunkt, at alt træværk er limet helt stabilt sammen, altså at ingen samlinger revner eller giver sig på anden måde. Det er nok de færreste af de ældste både der kan opfylde denne betingelse. Min egen motorbåd, "Strix" er bygget i dobbeltklædning af 2 lag 15 mm mahogny limet sammen, så jeg bruger sådanne produkter. Dette gør at jeg kan strække genlakeringsintervallerne i 4 – 6 år. På skot af krydsfiner, eller tilsvarende stive båddele kan du med fordel bruge disse produkter. Min erfaring er at Internationals "Perfection" er nem at lakere med for amatører, men også Epifanes nye tokomponente lak har vist sig ganske god, særligt på større flader, hvor den kan påføres med rulle og give et helt fantastisk flot resultat. Jeg mangler dog endnu nogle års erfaring med denne.

Temperaturen spiller også ind. Lakker og maling kræver mindst 16° C og under 65 % RF (luftfugtighed).

Oliebaserede lakker/malinger findes i et væld af fabrikater. Fælles for dem er, at holdbarheden (hvis glansen skal være god) er 1–2, måske 3 år, hvis man er heldig. Til gengæld er det ret nemme at arbejde med, og noget billigere.

Lakkerne (og tilsvarende malinger) er mere elastiske end de to-komponente, men er lige så damptætte,





Forrummet i "Strix" lakeret på ny efter 40 års brug

hvilket kan give problemer på ældre både, hvor træværket opfugtes meget

De polyurethan-forstærkede malinger og lakker holder efter min erfaring godt. Det er nødvendigt, at lagtykkelsen er tilstrækkelig. Et rimeligt resultat opnås med 4-6 gange lak, hvor der mellemslibes mellem alle lag. – Jo det kræver nogen tørretid mellem lagene, men som meget andet betaler det sig. Bedst holdbarhed opnås ved 5-8 lag lak, i hvert fald udenbords.

Til gengæld er polyurethanlakker ikke nemme at bruge ved lave temperaturer. Rene olielakker som Hempel Classic Varnish er absolut brugbar her, og kan samarbejde med de fleste oliebaseerede grundingsolier.

Der er ikke megen forskel på fabrikaterne indenfor denne gruppe, men alle, måske bortset fra Hempels, kræver en nogenlunde temperatur, 15-18 grader i hvert fald i påføringsøjeblikket og en time eller to herefter. Senere kan de godt tåle, at det bliver koldere, det går bare langsommere med hærningen. Hvis man fortynder lakken med "Fransk terpentint" (vegetabilsk terpentint), så synes jeg, at lakkerne bliver mindre temperaturfølsomme, og glansen er stadig i top.

Inderst tre lag fortyndet epoxy, herpå tre lag Hempel



Klædningen fik blank lak – International "Schooner", og skot og kahyt en tilsvarende silkemat olielak

"Diamond Gloss". Jeg var ikke opmærksom nok på det vokslag som epoxyen udskiller på overfladen under hærkning. Derfor ser båden lidt mere trist ud i stærkt sollys.

Der var sket det, da vi havde smurt de tre lag epoxy på, og det var hærdet nogenlunde op efter tre dage, at vi skrabe den af med en ziehklinge, slebet den efter med korn 305 på en rystepudser, og så var der ikke mere voks på den. Men så gik der igen to dage, inden vi lakerede, og det var nok til at der udskiltes et nyt lag voks. Desværre er der ikke andet at gøre end at fjerne de tre lag lak og så lave det hele om igen. Al eksperimenteren rummer en risiko!! Når du bruger epoxy, skal du studere hærningskurverne til den specifikke hærder (der er forskellige) i forhold til temperaturer og tid, og lade det hærde ordentlig af, typisk omkring tre uger, før du påfører lak. Kommer du epoxy på epoxy, kan der gå kortere tid imellem, fordi det interagerer kemisk.

Min egen erfaring med linoliemaling og lak er for begrænset til at jeg vil sige meget om dette emne. Læs Simon Bordals glimrende bog "Et linoliesystem til træbåde". En anden værdifuld vidensbank er den svenske hjemmeside "Træbådsakuten".

Der findes mange fabriksfremstillede træolier med tonkinolie, benarolie og lignende. Olierne imprægnerer træ, til en vis grad i alt fald, og overfladen bliver umiddelbart tiltalende. Min erfaring med disse er, at skidt og møg sætter sig i den lidt fedtede overflade, og at træet hurtigt, måske efter 3-5 år ser sort/grønsort ud, hvis ikke der slibes og skrubes grundigt og tit. Altså ikke lige min kop the, men på lidt grovere både som smakkejoller o.l. kan de antageligt bruges med godt resultat.

Vær opmærksom på at linolie udvider sig 10-15 % ved ophærdningen, og derfor er særdeles velegnet til gennemimprægnering af skroget i sin helhed. Brug en god kvalitets rå linolie, en halvtiv pensel og husk, kun

tynde lag, men mange.

Kogt linolie er til overfladebehandling og evt. tilsætning af farvestof. Kogt linolie egner sig ikke til imprægnering.

Linoliemaling – altså med tilsætning af zinkhvidt og titanhvidt i kogt linolie er fremragende til de fleste af vore gamle både. Lidt mindre glans, men fremragende holdbarhed. Forudsætter naturligvis at bunden er slebet, imprægneret og evt. spartlet behørigt. Malingen kan man lave selv eller købe færdig.

Med Coelan har jeg absolut ingen erfaringer. Peter Hansen (Vivat og Pepita) har gode erfaringer, og han er ikke alene.



Strix med nylakeret fribord, november 2015

En Saga *blåt*

Af Carl Mangor

Sammen med resten af feltet var "Saga" lige kommet i havn efter årets sidste aftenkapsejlads. Jævn døgn var lige om hjørnet, så mørket var ved at falde på. Kun en svag rødmen ude bag Svendborg Sund-broen lyste stadig op. Det var klaret delvist op. Sejlene var endnu ikke pakket sammen og stuvet væk. De to sejlere skulle lige nå en øl, inden turen kunne gå hjemover på cykel.

Jeg kom ombord på "Saga" og gik lige på med mit ærinde: Redaktøren på "Klassisk Træbåd" havde modtaget "et skidegodt billede" af "Tom Saga" fra Svendborg. Det var fra årets Classic Regatta. Og det fortjente simpelthen efter hans mening at komme i bladet – pakket godt ind i en artikel".

Jeg havde set billedet. Det var godt. Både af skipperen og af skivet. I 2008 fik "Saga" en udmærkelse i form af en plakette for den indsats, der er gjort med båden. "Segeln Lieben Bewahren" står der på det lille emaljeskilt som Freundeskreis Klassischer Yachten, FKY, har tildelt Tom. Og med god grund.

Den er smuk. Den er robust. Den er autentisk. Det er en klassisk brugsgenstand uden overflødig lir. Og så bliver den brugt. Ved siden af alt det løse er der ikke mange stævner, hvor Tom ikke deltager med "Saga": Vores lokale aftenkapsejladser, Svendborg Classic Regatta, (her har han vist ikke misset en eneste), DFÆLs sommerstævne har han deltaget i fra det første år. Og så alle dem i tysk farvand. Flere gange hen over sommeren går turen vest- og sydover til store stævner syd for grænsen.

Angående artiklen, så var det ikke lige det bedste tidspunkt, sagde Tom. Dagen efter skulle han til Flensborg. Årets sidste klassiker-træf, Okseøerne Rundt. Heldigvis havde redaktøren heller ikke travlt. Bare en gang når bådene var på land.

Så var det en anden snak, selv om Tom ikke mente, der var meget at skrive om.

Her kommer så den korte udgave.



Tom i skydepram på Svendborg Sund

I korte bukser

De første oplevelser til søs var i en 22 m² spidsgatter. Ikke at Tom kan huske det, for han var ganske lille. Forældrene havde mulighed for at låne det lille fartøj af nogle bekendte, der ikke selv brugte båden. Størrelsen til trods, var den indrettet med stikkøjer ud under cockpittet. Her lå brødrene Ib og John. Forældrene lå på de to køjer, og hængende under ruffet lå lille Tom i en kurv. Sådan gøres der plads til 5 i en båd på ca. 6 meters længde.

Desværre valgte ejeren at skille sig af med båden, men interessen for vandet var allerede vakt. Nede på kysten ved Strandhuse lå Tom som 12-13-årig og sejlede rundt i en lille skydepram. Uden køl, med en bundgarnspæl som mast og noget lærred som sejl var det uden de store sejlegenskaber. Frem og tilbage gik det. Med årer eller medstrøm den ene vej og for sejl den anden.

Det holdt ikke i længden. Ude mod vest åbnede sundet sig og lokkede med øer, man kunne gå i land på. En skydepram med årer, en smule sejl – og et uventet slæb fra den købmand, Tom var bydreng for, bragte drengene op til Hjortø. Primus var der ikke noget af, så maden blev lavet over et bål på stranden. Men natten blev tilbragt på kasserede kapokveste fra det sydfynske dampskibsselskab. Som redningsvest var deres værdi begrænset, men anvendeligheden indfandt sig på andre områder.



"Feluk"



I lære hos Henningsen

Storebroderen Ib var, gennem en tjans med at rense tagrender, blevet ejer af en 12' jolle. Senere gik den videre til den anden bror John, og da Tom efter sin konfirmation kunne tælle et tilstrækkeligt beløb sammen, lavede han en handel med broren og jollen blev Toms. "Feluk" hed jollen, opkaldt af de gamle søulke i Strandhuse på grund af dens lighed med de fartøjer, de havde kendt fra sejlads gennem Rødehavet. Så nu blev han rigtigt sejlen. Nu var det slut med at ro, drive og småsejle af for vejret. "Feluk" kunne også krydse op mod vinden, så sundet for alvor kunne udforskes.

Læretid

Svendsborg Sund var i 1950'erne rig på værfter. De store, Stålskibsværftet og Ring-Andersens lå midt i byens havn, men dertil kom en lang række mindre bådewærfter fra Walsteds i øst på Thurø til Henningsens i vest ved Rantzau-minde. Toms morbror Helge var ansat på det sidstnævnte, så i 1960 satte Tom sig på cyklen og trampede de 5 km. på arbejde. Aksel Henningsen byggede mest, hvad de kaldte joller. En ca. 25' båd, åben eller med et lille styrehus. Den gamle færge til Hjortø er et eksempel på disse. De kunne stadig i '60erne finde anvendelse til mange formål, så det lille værft afleverede dem i et pænt antal bl.a. til fiskeri på Grønland. Når kølen var strakt og

spanterne rejst, gik der en svend og klædte op på den ene side og en lærling på den anden.

Henningsens svedekiste var oprindeligt et gammelt torpedorør. Det var dimensioneret til andet og mere end kogning af tømmer, så der kunne virkelig komme varme på. Kisten var af samme grund udstyret med en sikkerhedsventil, hvis der for alvor kom tryk på.

Hænderne sad godt på læredrengen. En lokal motorbåd skulle have udskiftet lidt råddent tømmer. Den slags har det jo med at gribe om sig, så inden Tom kunne aflevere arbejdet, var der blevet penge nok til at købe Skælskørjollen "Bums". En fin lille Berg-konstruktion på 15m², som Skælskør Sejlklub fik bygget 6 af hos Marinus Møller i Skælskør i 1937

Det var på Henningsens Bådeværft Tom første gang stiftede bekendtskab med den tyske yachtkonstruktør Max Oertz. Han var kendt for sine fine lystbåde men også ophavsmand til en lidt usædvanlig bygning hos Henningsen. En redningsbåd til Frederikshavn. Den var specielt tegnet til at kunne gå ud direkte fra kysten og gennem brændingen. Ude agter delte kølen sig i to. Imellem disse kom skruerakslen ud, så de to køle kunne nedsætte risikoen for, at forulykkede kom til skade i de roterende skruerblade under bjærgning. Redningsbåden var bygget usædvanligt stærk, men også så let som det





Skælskør-jollen "Bums"

var muligt på trods af talrige afstivninger og dobbeltklædning.

Svendeliv

I sommeren '64 stod Tom med et svendebrev i den ene hånd – og en indkaldelse til CF-tropperne i den anden. Som "ørebar" var han næsten på forhånd dømt uegnet til militærtjeneste, men Civilforsvaret ville gerne have ham. Første del på en måneds varighed gik fint, men anden del var han mere led ved. Den foregik over en måned hjemme i Svendborg. Fra kasernen medbragte han en køjesæk, hvor der var der økse, gasmaske og andet godt, samt en mildest talt ucharmerende grå uniform. Den skulle den nybagte svend bære i den kommende måned under udførelse af den civile samfundstjeneste.

Tom gik i midlertidig "eksil". Han pakkede sin egen køjesæk, lagde svendebrevet ved og tog til Norge. Her fik han arbejde på et lille bådeværft.

Kristianssand var hjemsted for rederiet Rasmussen. De havde overtaget en tanker på 30.000 tons, og her søgte Tom hyre som tømmermand. En funktion der viste sig at være under udfasning. Hos Rasmussen blev jobbet varetaget af en fuldbefaren. Mens hvis han påmønstrede som jungmand, ville han jo med tiden blive fuldbefaren... – Og med et svendebrev var det jo bare et spørgsmål om tid.

Antwerpen – Venezuela – Europa – Boston. Det var ikke et liv for Tom, så da rejsen fra USA gik til Hull i England, valgte jungmanden at afmønstre, da de nåede frem.

Han kom tilbage til et Svendborg, hvor der var rigeligt af arbejde. Ved et tilfælde faldt han over en annonce i avisen. En lokal bådebygger søgte folk til bygning af to Folkebåde, der allerede var i ordre. Annoncen var mest for et syns skyld. Det var ikke til at opdrive folk, så annoncens formål var i første række at dokumentere over for køberne, at han rent faktisk havde gjort noget for at finde folk, når der nu ikke kunne afleveres til tiden. Det blev starten på et livslangt venskab mellem Tom og



Hjemme på ferie fra Julianehåb

bådebygger Ove Kaae.

I første omgang varede det dog ikke længe, før deres veje måtte skilles. Beredskabstjenesten havde ikke glemt, at Tom Andersen stadig var bagud med anden del af sin værnepligt i Civilforsvaret. Igen trak CF det korteste strå. Tom tog til et værf i Göteborg som "inredningssnickar" i et sjak af overvejende finner og danskere, der indrettede kahytter på stålskibe.

Mod nord

Jobbet i Göteborg lagde ikke en dæmper på Civilforsvaret. Tom blev stadig åndet i nakken, så Göteborg blev erstattet af Julianehåb. Denne gang fik han følgeskab af sin forlovede Lis. Hun havde ikke noget udestående med nogen, men fulgte med Tom til Grønland. Først som ung pige i huset hos et dansk lærerpar, senere på kontor. Julianehåb udmærkede sig ved at have Grønlands eneste havn for større skibe. Til en start var havn måske et lidt stort ord. Skibene blev bankesat. Ved højvande blev de sejlet så langt op på grunden som muligt, og så snart havet trak sig tilbage var håndværkerne i gang med arbejdet. Det var især reparationer under isforhudningen af træskibene, der var beskæftigelse i.

Tom nåede bl.a. at arbejde på skonnerten "Fylla",



Bankesat kutter i Julianehåb

bygget i Nyborg 1922. Fylla var på det tidspunkt ejet af Kongelig Grønlandske Handel og sejlede stykgods på vestkysten, og efter et forlis med et brud på kølen, blev den bankesat ved Godthåb. En skade af den karakter kunne der ikke tillades reparation af. Skibet blev derfor kondemneret, men fandt anvendelse til andet formål. Klædningen blev repareret, og "Fylla" blev slæbt til Færingehavn, hvor den blev indrettet som fryseskib. Et køleskab på 120 bruttoregistertons til opmagasinering af frostvarer inden den endelige udskibning.

Da beddingen i Julianehåb blev udvidet, kom "Fylla" på land og gennem nogle dispensationer bevilgedes tilladelse til, at der kunne skæres et nyt stykke i kølen og forstærkes med stål, så sletskonnerten igen kunne sejle for alvor. Reparationen holder stadig, og Fylla er i dag



"Priscilla" på kryds





ejet af de sydfynske kommuner i fællesskab.

For Tom og Lis blev det til tre år i Julianehåb, før de vendte hjem til Svendborg. Parret havde ikke været hjemme i lang tid, før brevene fra Civilforsvaret igen dumpede ind gennem brevsprækken. I modsætning til tidligere fik Tom afklaret sagen med Beredskabsstyrelsen og fik over de forventede weekender afviklet sit mellemværende.

I nye omgivelser

Hjemkomsten til Svendborg blev ikke bare et gensyn med Sundet og Civilforsvaret. Ude i Rantzausminde havde Henningsen travlt med bygningen af flere 100 tons Nordsøkuttere, og han kunne godt bruge en mand. Det blev til 10 år. Så blev både Aksel Henningsens og broderens Ejvind Henningsens værfter købt af personer med baggrund i bl.a. industrivaskemaskiner. De havde erfaring med både aluminium og glasfiber, materialer med stort potentiale i bådbranchen. Det var ikke materialer, Tom ønskede at arbejde i, så inden det blev aktuelt, havde han allerede stemplet ind på Svendborg Værft på Frederikssøen inde i byen. Ganske vist som skibstømrer, men også som medlem af Dansk Metalarbejderforbund. Skibstømrerne, og tillige sejlmagere og riggere var i 1976 så få, at de ikke længere havde det tilstrækkelige antal til en egen faglig organisering.

På Fanø lå i 1978 den lille kutter "Priscilla". Tegnet af M.S.J. Hansen og bygget på Burmeister & Wain til en ingeniør på værftet. Med sine 9 meter og 25 m² sejl, var den større end nogen båd Tom tidligere havde ejet. Sejlegenskaberne var ikke imponerende, men et forskib, der var lidt mere fyldigt end sædvanligt, gav lidt yderligere plads for en lille familie. Lis og Tom tog til Fanø, fik afregnet for båden og sejlede mod nord. Rundt om Horns Rev, op langs Vestkysten og gennem kanalen ved Thyborøn.



Saga på kryds

Fra at være en gammel træbåd, blev "Priscilla" pludselig en klassiker. De mængder af polyester, der dagligt blev forvandlet til lystbåde i Danmark, gjorde på næsten ingen tid træbådene til en minoritet i de danske havne, og DFÆL blev dannet. En af den nye forenings første handlinger var at samle så mange som muligt af de gamle lystbåde til et landsdækkende stævne. Det gjorde man i 1980 i Faaborg. Der var næsten 100 tilmeldte, men da vejret var hårdt op til og under stævnet, nåede kun godt halvdelen frem. "Priscilla",

Lis og Tom skulle bare runde et par hjørner, så de var med.

Både NATO og Warszawa-pagten fandtes stadig, og den danske marine havde derfor et stort antal minestrygere, den såkaldte Sund-klasse. Træskibene var bygget i USA i starten af 1950'erne, og Svendborg Værft havde fået entreprise på vedligeholdelse af en del af dem. Den kolde krig kunne således holde liv i et døende håndværk i endnu nogle år. Sund-klassen blev endeligt skrevet ud af flådens tal i 1999. Da var Svendborg Værft allerede kun en skygge af sig selv. Lukket ad flere omgange.

Der var dog andre, der havde brug for håndværkere, der kunne arbejde i dobbeltkrumme flader. På trods af de indlysende forskelle mellem vand og luft, er der også slående ligheder mellem et skib og en vindmøllevinge. De sidste år på arbejdsmarkedet blev Tom en del af den danske vindmølleindustri. Lunderskov Maskinfabrik havde haft succes med glasfiberproduktion af både; de mange LM'ere af varierende størrelser. Omkring årtusindskiftet blev det til vindmøller. Og her kunne der i stor stil bruges skibstømrere og bådebyggere til at bygge pluggen, der blev brugt til den senere støbning i glasfiber. Her nåede Tom at være med til at bygge datidens hidtil største møllevinge på 38,8 meter.





"Saga"

I mellemtiden havde Tom fået nyt skiv. På trods af det rummelige forskib, havde Lis under et besøg i Bjarne og Sonja Walsteds "Rollo" fået øjnene op for de muligheder, der er i en 38 m² spidsgatter. Umiddelbart efter afslutningen på DFÆLs stævne i Vejle i 1992 sejlede Lis og Tom hjem blot for at tage videre til Kalbrænderihavnen i København, hvor de hentede "Saga".

Utzon havde tegnet den og Gehring i Marstal bygget den. Ved overtagelsen havde den lige gennemgået en større renovering med meget nyt ombord. I 1992 var de moderne både nok større og bedre udrustet end "Saga", men der var alligevel elementer af luksus sammenlignet med kutteren.

Omtrent samtidig fik Tom smag for træbådstævnerne i tysk farvand. Gennem 80'erne havde han været flittig gæst ved DFÆLs sommerstævner. Den unge forening havde arbejdet lidt på at tiltrække tyske medlemmer, når de nu alligevel for manges vedkommende sejlede i tidligere danske fartøjer. Det endte i stedet med en tysk forening, Freundeskreis Klassische Yachten, FKY. Den fik hurtigt nogle store stævner op at stå i Tyskland. Igen var det Sonja og Bjarne der lokkede. De havde været der i "Rollo" og talte om sejladserne i Laboe med flotte ord, så et år fulgte "Saga" trop.

Laboe blev hurtigt en tilbagevendende begivenhed. Det var stort. Et imponerende skue med klassikere i stort tal mødtes på Kielerfjorden, med "Saga" som et kendt



Præmieoverrækkelse ved "Vintertreff" i Hamburg

dansk indslag. Med Toms trinvise retræte fra et arbejdsmarked, hvor behovet for skibstømrere nærmest var i frit fald, blev der mulighed for at pleje andre interesser i tysk farvand. Ved adskillige stævner hen over de senere år, har Tom og "Saga" ofte været det eneste danske islæt mellem Flensborg og Neustadt.

I 2012 opnåede Tom Andersen en 2. præmie ved sejladserne om Ostseepokalen. Gennem 5 sejlads over hele sommeren dystes der om Ostseepokalen. De fem sejlads er Max-Oertz-Regatta i Neustadt, Midsommer-Classics på Flensborg Fjord, Rendezvous der Klassiker i Kiel, Svendborg Classic Regatta og endelig German Classics i Laboe. Det hele fordelt over en periode fra maj til september. Der konkurreres i 3 klasser efter det tyske respitsystem Der Klassiker-Rennwert, KLR. Saga deltog i gruppe III, gruppen for fartøjer med et KLR-mål på mindre end 119. Tom sejlede sig ind på en andenplads efter Folkebåden "Puck". Som den eneste blandt præmietagerne i de tre grupper, deltog "Saga" i alle 5 sejlads.

Ved det sidste skud på stammen, The Run, som er en natsejlad fra 4 forskellige havne i Tyskland og med mållinje i Svendborg. Som eneste danske båd tager Tom rejsen den modsatte vej. Afsejler mod Schleimünde midt på ugen, og så en hjemtur med de tyske sejlere rundt om Avernakø inden den sidste etape til Svendborg.

Lige nu står Saga i sit telt hjemme i haven hos Lis og Tom. Der er dækket af mod regn og sne, og der er lukket op, så der kommer frisk luft til det gamle skrog. Til næste sommer er det 75 år siden, den gled i vandet i Marstal. Givetvis nogle årtier mere, end Gehring havde forventet. Når solen igen er højere på himlen, vil den blive gået efter med skrabejern og sandpapir, maling og lak, så også en 100 års dag kan blive mulig. "Segeln, lieben, bewahren" er for Tom ikke bare bogstaver på et emaljeskilt. Det er et løfte.

*Gl. Sussi blev 70 år i 2017
– uden en rynke*

Jubilæumsbåde i 2017



Navn	Type	Konstruktør	Byggested	Ejer
1907 110 år				
Idyl	7mR	Johan Anker	Anker & Jensen, Norge	Helge Mark Waldorf
1927 90 år				
Anja	45 m ² Spidsgatter	G. Berg	H Gufstavsén, Landskrona	Kaare Sørensen
Margot	SSB	A. Witt	Martin Jensen, Thurø	Hugo Hørlych Karlsen
Puk	Platgatter		Rudkøbing	Finn Johannessen
1937 80 år				
Anlona	Spidsgatter	M. S. J. Hansen	Viggo Hansen, Kastrup	Jan op de Hipt
Bonit	45 m ² Spidsgatter	Tage Blum	H. P. Petersen, Nyborg	Thomas Visby
Brindisi	Mälar 22	Gustav Estlander	Eriksson/Ström	Jan Boman
Frida	26 m ² Spidsgatter	M. S. J. Hansen	Aage Nielsen, Maribo	Tine Lamschus
Søløven	26 m ² Spidsgatter	M. S. J. Hansen	Viggo Hansen, Kastrup	Danmarks Museum for Lystsejls
Undine	55 m ² Spidsgatter	Aage Utzon	Lilleøreværftet, Korsør	Ebbe Andersen
1947 70 år				
Beth	Spidsgatter	Bechmann Christensen		Arne Jespersen
Fant	45 m ² Spidsgatter	Aage Utzon	P. G. Hansen	Henrik Hansen
Frigg	Kystkrydser	O. W. Dahlstrøm	Stege Bådeværft,	Carl Mangor
Gl. Sussi	Motorbåd	Furuholmen		Ken og Marian Aagesen
Joy 26 m ²	Spidsgatter	Aage Utzon	Dan Lund, Hundested,	Preben A. Jensen
Juvel	Nordisk Krydser	Robert Jensen	Groth Hansen, Næstved	Carl Bisgaard
Linnea	Kystkrydser		Brdr. Martinsson, Gøteborg	Flemming Th Pedersen
Skjald	Spidsgatter	Aage Utzon	Viggo Hansen, Kastrup	Per Halberg
Snüller	30 m ² Spidsgatter	Aage Utzon	Svendsen og Sandersen, Kbh.	Kim Düwer

Salutkanon dømt ude og inde

Af Ole Olsen og Benny Andersen

DFÆL-bestyrelsesmedlem var nær fængslet for terror

Til åbningen af DFÆLs sommerstævne i Skælskør udeblev det sædvanlige knald, da standerne gik til tops. Da salutkanonens indehaver søgte om tilladelse blev han i stedet stillet i udsigt, at han kunne få en kæmpebøde og ubetinget fængselsstraf.

Ethvert stævne og anden stor klubbegivenhed med respekt for sig selv har, så længe der har været kanoner til, affyret en salut ved begivenhedens åbning. Således har det også været tradition ved Dansk Forening for Ældre Lystfartøjers sommerstævne, at der blev affyret en salut med en dertil indrettet miniaturekanon, en såkaldt salutkanon. Der bliver kun brugt krudt og ingen kugler, men frygten for terror er nu vokset så kæmpestor, at terroren ikke kan følge med, og det går derfor ud over fredelige arrangementer afholdt af fredelige mennesker, som der jo heldigvis er flest af.

Intet er så nemt som det ser ud til!

Arrangørerne var tidligt ude med en venlig forespørgsel til Slagelse kommune og den lokale politistation om regler og procedurer for at indhente tilladelse til det fredelige brag og en liste over kravene. Men det skulle vise sig at være ikke bare en bureaukratisk affære, men også en vej, højt belagt med uvilje og modstand.

Arrangørerne blev henvist til politiets centrale våbenafdeling, som er vant til rockerbander og militært våben med nye ejere og nok var dem, der bedst kunne tage sig af sagen. Og så skulle der dokumenteres! Der skulle afleveres et kort over Skælskør havn med affyringssted og en ring rundt om stedet med en sikkerhedsafstand på 25 meter (hvilket ville betyde, at kanonen skulle placeres på en tømmerflåde ude midt i fjorden med fjernstyret detonation). Oplysninger om, hvem der skulle affyre

kanonen, navn, uddannelse og våbenets fabrikat, størrelse, kaliber, hvor mange salutter, der ville blive fyret af, hvilken retning (hvis der skulle have sneget sig en mågeklat ned i løbet), og ikke mindst, hvorfor. Foreningens dokumentation, stævnefakta, og en række gode grunde til at lade de formastelige træsejlere lave ballade i "Korsbæk".

Men først skulle kanonen findes. En række (af redaktionen kendte) personer blev spurgt, om de ville lægge kanon til, og efter en del korrespondance med de forskellige emner, endte Ole fra Jægerspris med at sige ja. Han skulle bare lige have en lejlighedstilladelse...

Dette skulle vise sig mere bøvel end antaget.

Vi var lige startet på juni måned, da Ole sender sin ansøgning afsted. Den 2. juli rykker han for en tilladelse, og et par dage senere bliver Ole kontaktet af en venlig kvindelig politiassistent som ikke kan finde hans



Trods de store solbriller blev Ole Olsen genkendt af myndighederne ved stævnet i Skælskør, hvor han stod sammen med Marian fra Gl. Sussi



oprindelige ansøgning. Den bliver pronto genfremsendt, og to dage senere har han hende i røret på ny, og hun spørger til våbennummer, våbentilladelse og meget andet. Kanonen er en gave, så der var meget, der ikke kunne besvares.

Nu bryder helvede løs, for Ole er i hendes øjne i besiddelse af et ulovligt våben, som er omfattet af lovgivning om terror- og bandevirksomhed. Sådan et våben er strengt forbudt her i kongedømmet.

Strengt taget så stod han med en sigtelse for ulovlig våbenbesiddelse og kunne sigtes efter en terrorparagraf, der giver flere måneders ubetinget fængsel og en kæmpe-bøde!

Ole bedyrede sin uskyld og sine reelle hensigter, og at han på ingen måde havde i sinde at terrorisere nogen eller at ombringe andre mennesker. Kun at lave lidt fest og røg ved standersætning.

Men ordensmagten har meget begrænset humor i den forbindelse. Resultatet blev, at Ole sejlede til Skælskør uden kanon. Forinden havde han demonteret slagstiften og gemt den væk bag lås og slå. Hustruen skulle jo ikke så gerne få problemer, medens Ole lå og fes rundt ude på vandet.

Vel ankommet til Skælskør oprinder tiden for standersætningen, taler af formand og borgmester, og flaget til tops. Han fortæller, at han under åbningsceremonien står lidt i udkanten af forsamlingen og kan se en fuldstændig usynlig mørkeblå Ford Mondeo rulle ind på pladsen ved sejlklubhuset og legepladsen. To mænd, jakkeklædte, kommer ud af bilen, stiller sig bag dørene og betragter standerhejsningen. Straks herefter forlader de stedet igen. Hmmmmmm...

– Der er jo ingen der har lidt nogen skade ved at undvære et enkelt knald, men havde jeg haft en stor bagerpose, så havde jeg sgu knaldet den, siger han, mens han kluklér!

Orden i sagerne

Midt under stævnet modtager Ole en mail hvor b.la.



reglerne for våbenbesiddelse er refereret. Han kan læse i våbenbekendtgørelsen, at man godt kan få tilladelse til en salutkanon som hans, hvis en bøsse-mager bevidner at den ikke kan skyde med skarpt, og hvis kanonen er nummereret, men det var kanonen ikke.

Det var altså den store brøde Ole havde gjort sig skyldig i, kanonen var ikke forskriftsmæssigt nummereret!

Nu rummer våbenbekendtgørelsen ingen informationer om hvorledes man bør transportere en endnu ikke nummereret kanon til bøsse-mageren, så Ole stoppede den den bare ind i bilen og kørte til København. Netop denne dag behagede så nogle volds-mænd at begå et grimt skyderi, på Nørrebro ganske vist, Ole skulle til Frederiksberg, men han kunne ikke lade være med at tænke på, hvad der kunne være sket, hvis han var blevet standset.

Ole har efterfølgende fået nummereret kanonen og fået udstedt et fint bevis på at der er tale om en salutkanon, i overensstemmelse med gældende regler.

Kort før bladets deadline fik han så en våbentilladelse til sin salutkanon, med indskærpelse om at saluter kun må ske efter forudgående tilladelse.

Så det må vi hellere se at komme i gang med af hensyn til den kommende sommers stævne.

En båds historie – et drama

En kvinde fra USA køber en båd i Canada. Båden skulle apteres, tegningerne findes, og en rejse i tid og menneskeskæbner på tværs af kloden startede

Interview med forfatteren til "Finding Pax"

Af Benny Andersen

Titlen "Finding PAX" på Kaci Cronkhites roman leder i første omgang to steder hen. Som sejler og ejer af en gammel spidsgatter er man med det samme klar over, at ud over hendes "quest" for at finde sin båds identitet, er det at være ombord og sejle den utroligt rolige gamle dame netop en meget effektiv måde at finde fred på (Pax er latin for fred). Og i starten af læsningen af den rigt sprogligt kolorerede fortælling om hendes øjeblikkelige fængsling ved synet af salgsopslaget og anskaffelsen af båden, er man ført med ind i hendes univers af kærlighed for og nysgerrighed på Pax og dens historie.

Men efterhånden udvikler beretningen sig til mere end blot en dokumentarisk retrospektiv dagbogsfortælling. Den bliver til en blanding af en familiekrønike med Pax som hovedperson og en spændende krimi. – Det kan



ikke være rigtigt, tænker man, når hun nogle gange kommer ind i en blindgyde – detektiven (Kaci) må da vikle historien op og til sidst finde "morderen", og når det næsten

Kaci Cronkhites har gjort et stort arbejde med PAX. Og hun har skrevet bådens spændende historie som roman



Pax, tidligere Firecrest, 45 m² M.S.J. Hansen-spidsgatter bygget 1936 i Kalundborg sejles nu af Kasi Cronkhites i Port Townsend, Washington, USA



ser ud til at hun opgiver. – Nej, tænker jeg så, – kom nu Kaci! Ikke give op.

Båden og livet

Og hvad er det så, der tryllebinder én ved sådan en beretning? Ja, ud over det farverige sprog, som ved hjælp af indflettede stemningsanaloger til aktuelle vejrforenomener og smukke, kærlige og nærværende følelses- og personbeskrivelser, der gør det muligt for læseren at identificere sig og føle med de skæbner, der er flettet ind i Pax' historie, ja ud over alt det, så er det også, at denne historie rækker ud over sig selv. Vi, der har kendt nogen, der har levet et langt liv, eller som selv har nogle år på bagen, genkender kærligheden til livet, al den mærkværdighed og de indviklinger og skæbner, der er en del af livet, her spundet ind i en gammel skudes bjergtagning af ejere og ophavsmænd.

Uden at afsløre for meget, kan jeg sige, at en lang række danske træbådes historie er så tæt indvævet i Kacis rejse, at Klassisk TRÆBÅD satte sig for at bede om et eksklusivt interview med forfatteren.

En roman i mange genrer

Jeg spurgte hende, hvordan hun var kommet frem til den genreblanding, der gjorde historien til en så spændende historisk dokumentar.

– Min søgen efter Pax' historie var slet ikke tænkt som noget, der skulle blive til en bog, tværtimod. Som



På de to fotos ses Merete Lehmann i "Firecrest/Pax"s redningskrans med næsten 70 års mellemrum.





Detektivarbejdet med Pax førte Casi langt omkring og til Danmark, hvor hun besøgte bådebyggerens efterkommere og museet i Hobro

mange bådejere synes jeg, det var vigtigt at lære om – og dokumentere historien om bådens "stamtavle", hendes reparationer, og hendes ejeres sejloplevelser. Men rygterne og konflikterne i historierne rørte mig så meget mere, fordi de andre sejleres og mine egne problemer nogle gange var ens. Da jeg fandt ud af, at den her båd var stærk nok til at holde og overleve plus det, at opleve forrige ejers glæde, når jeg fortalte dem, at hun stadigvæk var i live, gjorde alle os omkring Pax meget glade. Jeg har hele mit liv som forfatter drømt om at skrive en bog. Da jeg sejlede rundt i verden med en plan om at skrive en bog, troede jeg, den ville komme til at handle om mine oplevelser på havet. Men i stedet blev jeg forelsket i den her danske båd, og den fik førstepladsen i skrivelserne. Selvfølgelig handler den om min og alle de andre ejeres rejse, men det er båden Pax, der får historien til at hænge sammen. Jeg valgte fra starten ikke at lade mig begrænse af genrer, for på den måde at nå så

mange mennesker som muligt. Det gør det selvfølgelig temmelig bøvet for forlag og forhandlere, når de ikke kan kategorisere den, med det smukke ved det er, at den når ud til mænd og kvinder i mange lande med bredspektrede interesser, og som ikke ville finde den, hvis den gik efter en bestemt genre.

Virkeligheden overgår fantasien

Da jeg læste bogen, troede jeg nogle gange, det var fiktion. Var du aldrig fristet til at gå over den grænse, som så mange doku-forfattere gør?

– Jo, det var jeg, jeg er meget inspireret af historisk fiktion, men virkeligheden er bare bedre end fiktion! Og Pax' historie er så intens, at den blev nødt til at blive fortalt så ærligt, som muligt. Den yngste læser, jeg har mødt er en otteårig dreng, og den ældste er en kvinde på 94, der intet ved om både.

Der ligger jo to gamle danske 38m² spidsgatter i din havn i Port Townsend, faldt det dig aldrig ind, at du ville komme til at eje sådan én en dag?

– Den danske spidsgatter, specielt stævnen, er fuldstændig unik! Derfor vidste jeg også, at Pax var en autentisk dansk spidsgatter. Da jeg i sin tid kom til Port Townsend og så Eio (38m² Utzon, -red), sagde de lokale til mig: – Tag et nummer! Der var en lang kø af interesserede, hvis hun nogensinde blev til salg. Men når det drejer sig om loyalitet overfor en bådtype, er der ikke nogen som spidsgatterfolk. Så selv om jeg gik og beundrede Eio og Pia (38m² Utzon, samme tegning som "Saga" -red.), overvejede jeg aldrig, om de blev til salg. Jeg turde slet ikke håbe.

At klare en krise

På et tidspunkt løber projektet fra dig økonomisk, hvordan klarede du dig igennem uden at opgive?

– Forestil dig den største grad af professionel ydmygelse, kæmpe gæld, de ensomste vintermåneder, erkendelse af magtesløshed, og du indser, at du er fanget, låst fast i en så umulig situation, at du bliver nødt til at give op. Men samtidig har du en meget stærk følelse af, at der er ingen vej udenom, du kan ikke give op. Sådan var det, og da jeg var allerlængst nede, skete der det, som



sker for så mange, der har prøvet det. Jeg genfandt styrken og modet et eller andet sted inderst inde, og troen på at det kunne lykkes, vandt over modløsheden, og med et skridt ad gangen kom jeg i gang igen.

Springer ud som træbåds kvinde

Tidligt i bogen fortæller du, at du ikke anså dig selv som en træbåds kvinde?

– Igennem min tid i Wooden Boat Foundation har jeg fået meget stor respekt for de traditioner, viden og håndværk, der kendetegner traditionelt bådbyggeri og de mennesker, der arbejder med træbåde. Den matematiske og mekaniske indsigt, alle disse aspekter ved træbådsbranchen imponerede mig. Men også bådejernes vilje til at betale, når de havde brug for disse håndværkere. Deres hjælp er beundringsværdig. Igennem de år, jeg har arbejdet med Port Townsend Wooden Boat Festival har



Pax bliver passet og plejet efter alle kunstens regler. Det kan ses på den aldrende dame, der fremtræder som næsten ny

jeg set, at træbåde kræver arbejde, og jeg mente ikke, jeg havde tid eller råd til holde en gammel træbåd.

Et væsentligt bidrag til Danmarks maritime historie.

Hvornår opdagede, at du havde muligheden for at bidrage til den danske træbådshistorie?

– To gange. Første gang, da det igennem mailkorrespondencen med Henrik Effersøe og Klaus Mathiassen gik op for mig, at Pax var den samme som Firecrest, som var den samme som Tonica. Og den anden gang var, da jeg rejste til Danmark anden gang og mødte bådbygger Klaus Thomsens børnebørn. Som små piger vidste de godt, at livet som bådbygger var hårdt og arbejdsomt,





men når en båd forlader værftet og måske sejler til en anden landsdel, ser man ikke mere til den. Og kort efter brød krigen jo ud. Men da jeg kom for at besøge dem hele vejen fra Seattle, blev de meget berørte. Med den ene kvinde havde jeg meget andet end træbåde til fælles. Hun havde også heste og bordercollier. Den anden var super organiseret, og hun kunne fortælle mig om familiens historie. Min interesse for deres morfars liv og gerninger gav dem en klarhed om familiens liv i Kalundborg, og da vi sagde farvel den eftermiddag, sagde Helle, – ved at lede efter Pax' historie, din historie, har du givet os vores.

Hvorfor tror du, vi interesserer os så meget for vores bådes historie, i stedet for bare at nyde deres skønhed og sejlerglæde?

– Foreninger og events omkring træbådene udbreder selvfølgelig interessen for de gamle både, men med alt det, der er ved at gå galt i verden, ser det ud til, at tiden er inde til at påskønne, ære, bevare og forstå vores historie på et dybere niveau. Den skønhed, funktionalitet og praktiske design fra MSJ Hansen, Aage Utzon og Georg Berg – sammenlagt med bygningskunst og stolthed hos bådebyggere som Karl Thomsen har efterladt os en arv. Det er vores fornemmeste opgave som ejere og ansvarlige for disse fartøjer at gøre, hvad vi kan for at støtte og hjælpe hinanden. "Finding Pax"s læsere



Overalt i Pax kan det ses at ejeren holder af sit klenodie.

fornemmer disse værdier. Vi er ikke bange for at vise vores kærlighed og at dele vores viden og erfaringer med hinanden. Jeg er hver dag betaget af, hvordan denne båd beriger livet på mange forskellige måder.

Har du planer om at skrive en ny bog?

– At skrive en bog er den største opgave, jeg nogensinde har været ude for. Samtidig føler jeg, at det har været meget belønnende at bidrage til verden med en værdifuld fortælling. Jeg er meget optaget af den medvind, som "Finding Pax" har for tiden. I 2018 bliver den udgivet på Bloomsbury, det største nautiske forlag i verden, og det fortjener den. Den danske bådebyggertradition fortjener det og rækken af canadiske og amerikanske ejere fortjener det.

Men ja, – jeg skriver på en ny bog, en forhistorie til "Finding Pax". Den skal udkomme efteråret 2019 på Bloomsbury. Og jeg har også to andre bøger i hovedet, tilføjer Kaci skælmsk.

Finding Pax, anden udgave udkommer i Europa i efteråret 2018. Første udgave er nu udsolgt fra forlaget, men kan stadig findes i enkelte eksemplarer i internetbaserede boghandler, f.eks. Wooden Boat's boghandel til ca. 150,- kroner plus forsendelse. Sproget er engelsk. Der er ikke planer om at oversætte den til dansk.

Der sker noget i Frederikshavn

Frederikshavn Træskibslaug byder snart 2018 velkommen. Vi skal lige have alt det julehalløj overstået, så straks i det nye år er vi klar til kamp

Der er allerede lavet gode planer for 2018. Det første arrangement er den 17. januar, hvor vi er inviteret til sejleraften i Rønnerhavns Bådelaug (plastik-sejlerne). De har arrangeret en aften sammen med HF industri & Marine fra Svendborg, som holder et foredrag om vedligehold, reparation af teakdæk, lak og maling og meget andet. Alle sejklubber her i pastoratet er indbudt, så det bliver sikkert en god sejleraften.

Så har vi jo som alle generalforsamlingen. Det bliver vel som det plejer, ingen sure miner eller store slagsmål. Folk kommer jo af fri vilje, bl.a. for at nyde den gode mad og et par drammer.

Allerede den 9. juni er det kræmmermarkeds tid. Det har vi så ikke noget med at gøre, men samme dag er der på landsplan Havnens Dag -Vild med Vand, og der kommer vi ind i billedet. Jeg har igen i år påtaget mig at være tovholder for hele denne event, hvor mere end 5000 gæster plejer at besøge markedet.

Vi havde en mega-succes med dette arrangement i 2017, så nu vil alle kræfter blive mobiliseret til 2018 dagen. Der vil alle havnens klubber og foreninger gå sammen om at tiltrække folk og fæ til vor dejlige Rønnerhavn.



Gode grillbøffer efter en omdiskuteret træls sommer



En sommerdag ved gæstebroen i Rønnerhavnen

Vi var tre mand fra havnen til et Vild med Vand workshop-arrangement i Vingstedcentret nær Vejle. Der blev ideerne udklækket, så nu er det bare arbejdet der skal sættes i gang.

Lige en opfordring til jer alle. Læg sejlturen til Rønnerhavnen denne weekend. I vil ikke fortryde det, og husk også, vi har mere end 100 store palmer på stranden lige ved siden af havnen. Det er jo rent Bounty-land.

Juli måned skal der sejles. 6.-7.-8. juli er den store træskibsfestival i Skärhamn, og når dette er færdigt, så er kursen sydpå til Middelfart for at deltage i DFÆL-træffet. Nu må vi så lige have en snak med ham pensionisten Voldborg. Han må trække lidt på sit gamle netværk og skaffe os noget godt sejlervej.

Sæsonen 2018 afsluttes igen med et Kræmmermarked til gavn for legepladsen. Overskuddet går ubeskåret til legepladsen, og her har man planer om et stort sørøverskib. Og det koster dyrt.

Ellers kan vi kun glæde os til 2018, den kan kun blive bedre end 2017.

Hilsener Birger

Kjøbenhavnske Træsejlere i rivende udvikling

I forrige årtusinde, ja faktisk helt tilbage i starten af '90-erne fandt en sejler på, at han ville arrangere sejlads i Øresund, udelukkende for træbåde. Det skulle bare være hyggesejladser, og de skulle lige ud og runde Middelgrunden og så hjem og drikke kaffe og snakke træbåds-snak. Sejleren hed Gorm Boa og sådan startede traditionen med torsdagskapsejladser for træbåde på Øresund. Siden blev der indført måleregulering og da Gorm mødte Thorbjørn J. Andersen, som netop havde erhvervet sig en 45m² spidsgatter, skulle der sejles om kap! Der blev udvalgt nogle passende sømærker, der kunne danne en

bane, og hver torsdag kom træbåde sejlede til fra nær og (lidt)fjern. I "foreningen"s spæde start var der en tid kun ti medlemmer, men efterhånden opdagede flere og flere, at man kunne komme ud at sejle, og samtidig nyde synet af en voksende blanding af velholdte træbåde af forskellig alder og størrelse, og i dag tæller deltagerlisten 172 registrerede medlemmer.

Hveenturen.

Inden længe opstod tanken om at lave en lidt længere weekendsejlad med hygge undervejs, og uden at vide



*Et tæt felt med Marie i midten af billedet
og Abelone til højre
Fotos: Joakim Quistorff-Refn*



»Chresten K«, måge fra 1911 feltets ældste båd sejles af søspejdere

det skabte man en årlig tradition ved at lave en tur til Hven. Der sejles om kap til øen, hvor man går en tur, spiser, holder fest og præmieoverrækkelser, hygger og overnatter, og søndag kan man så sejle hjem til Skovshoved, Kastrup, Svanemøllen eller sejle videre ud i den store verden.

KTS skaber opmærksomhed.

KTS' aktiviteter har sandsynligvis haft den effekt, at flere træbåde er blevet holdt sejlede. Det er tydeligt, siger medstifter Henrik Effersøe, at der bliver flere træbåde, ikke bare i KTS, men også i lystbådehavnene i Øresund. Da foreningen havde eksisteret fire år var der omkring 20 både med. Nu er der 35 både tilmeldt.

Billedbloggen og facebook.

"I dag bruger KTS Facebook til at dele fotos og videoer fra sejladserne, men da billedbloggen i sin tid kom i "luften", opstod den helt store interesse for foreningen, og vi oplevede et pludseligt og stort rykind", fortæller Henrik.

Også tørsejladserne vokser

Men sejlerne går ikke i hi om vinteren. Når sommerens

aktiviteter, de ugentlige torsdagssejladser, Hveen-turen og Københavns mesterskab er overstået og sæsonen er forbi, mødes træbådsfolket til tørsejladser. I FREMs, KAS', Sundbys eller andre sejlklubbers klubhuse arrangerer KTS vinteren igennem arrangementer for alle med interesse for træbåde. "Første gang vi holdt årsafslutning med præmieuddeling og lavede "tørsejlad" kom der en 6-7 mennesker, sidst var der 93" fortæller Thorbjørn, der holder en pause fra afrigning og vinterklargøring af "Rosa". Henrik smiler forventningsfuldt, da han fortæller om den kommende vinters planlagte arrangementer. "I december holder vi sangaften i Sundby. Gorm har arrangeret et foredrag om vikingesejlad i januar, og vi håber at få One-ton-cupvinderen fra 1965 til at komme og fortælle om hvordan sejladsen efter hans sejr kom til Danmark og der kom kapsejladser i Skovshoved. I marts tager vi på udflugt til den nye træskibshavn i Holbæk og derefter til Orø, hvor linoliespecialisten, Simon Bortal tager imod os". Thorbjørn og Henrik fortæller, at der har været søsikkerhedskursus, brandkursus og meget andet.

Alle kan være med

Økonomien er uproblematisk. Det meste bliver ordnet af frivillige, –"og den første torsdag i oktober holder vi årsafslutning, hvor årets sejladsvindere bliver præmieret. I år var der over 50 præmier. 40 flasker rødvin og hvidvin. Der er seks løb, og halvdelen af bådene får præmier". Det sidste sætter en diskussion i gang mellem Henrik og Thorbjørn, –"for hvis der nu er tre både i et løb, så er der jo kun én, der ikke får præmie... Så kan man lige så godt give alle præmie", mener Thorbjørn, og det får de jo så nok til næste år...

Om næste år siger Henrik, "Der er planer om, at vi slår os sammen med TS i en sejlad, som ender i den ny Helsingør træskibshavn i stedet for eller i kombination med Hveenturen. Der skal være planlægningsmøde 22. november".

Folk er velkommen til at melde sig ind i KTS, det koster ingenting, men man får ugentlige info og kan deltage i vinteraktiviteter. Alle med interesse kan melde sig på mailinglisten.

-ba



De to første tørsejladser i denne vinter:

Torsdag den 7. december kl. 19-21

Eva & Stig lavede hyggelig sangaften, der blev sunget friskt på sømandsviser og sange.

Det foregik som sædvanligt i Sundby Sejlforening. Kom og syng med, og bestil gerne bord på forhånd, hvis I vil spise!

NB: Da der kom mange sidste år, næsten "for" mange, ønskede Gert at lægge det i den store sal.

Torsdag den 11. januar kl. 19: I Frem

Med vikingeskibet Skjoldungen i Sydvestgrønland.

I sommeren 2016 sejlede vikingeskibet Skjoldungen små 500 sm eller 900 km i Nordboernes kølvand langs Grønlands sydvestkyst. Formålet med turen var at sejle i en mindre råsejlsbåd i og mellem de områder, hvor Nordboerne havde levet i Grønland. Derfor gik ruten fra Østerbygd ved Nanortalik i syd til Vesterbygd ved Godthåbsfjorden og Nuuk i Nord.

Turens besætning, som også har stået for planlægning og forberedelser, bestod af otte frivillige fra vikingeskibsmuseets forskellige bådelaug. To kvinder og seks mænd i alderen 18-60 år.

Ingeborg Gayle Nielsen vil kort fortælle om forberedelserne men i særdeleshed om en rejse tæt på Grønland og grønlænderne. En ydmyg rejseform med respekt for natur, kultur og de fantastiske mennesker, besætningen mødte på deres vej.

Ingeborg har netop udgivet bogen »Skjoldungen« om

turen. Den kan købes denne aften til specialprisen 269 kroner.

Foredraget foregår i Sejlklubben Frem, Strandvænget 65.

Spisning fra kl. 17.30, Klubhuset er normalt ikke åbent torsdage i januar, men i dagens anledning vil der være mad (Wienerschnitzel)



Nyt fartøjsregister i bogform

Det nu snart 10 års siden, at det sidste register i bogform blev udgivet, og da mange har efterlyst et nyt, så arbejder foreningen med et nyt register nu med billeder.

I øjeblikket er Gorm Boa og Ove Juhl i gang med forberedelserne til et nyt register, denne gang med fotos af bådene, såfremt vi har dem.

Vi er glade for, at så mange har tilføjet fotos til registret på hjemmesiden, men er stødt på det problem, at hjemmesiden reducerer så voldsomt i kvaliteten af billederne, så mange af dem ikke kan bruges i det "nye" register.

Vi vil derfor opfordre til at indsende fotos af jeres båd til: foto@defaele.dk

Skriv bådens navn og nr.

Nr. kan findes i registret på hjemmesiden

Sidste chance for indsendelse af billederne er 10 januar.

Mange gange har vi ikke selv de bedste billeder af vores båd, så har I billeder af andres både, så send gerne dem ind også.

Det vil også være fint at tjekke, om bådplysningerne er korrekte.

Ludråd, en diagnose fra Norge

Af Benny Andersen

Begrebet "ludråd", på norsk "lut-råte" eller "elektrogalvanisk nedbrydning af træ" har været luftet på flere facebooksider de sidste par år, uden at man har præciseret symptomerne, årsagerne eller handlemuligheder overfor diagnosen. På Klassisk TRÆBÅD har vi sat os for at indkredse fænomenet

Den hvid-gule skjold

Den stigende grad af zinkanoder og elektriske installationer, også på gamle træbåde har forårsaget et "nyt" problem. Og ja, der har været strøm og masser af zinkanoder på bådene i mange år, men det er især de sidste år, at lystsejlere i Danmark har oplevet at træet er "frønnet" på en måde, de ikke har set før. Det frønnede træ er omgivet af en hvid skjold, ganske som almindelig svamp, som er et forstadium til råd alle mulige (mis)lige holdte steder på træbåden. Men til forskel fra svamp som forstadium til en bakteriel nedbrydning af træet, bliver "limstoffer" i træet opløst og fibre nedbrudt elektrogalvanisk. Og hvad betyder så det. Jo, det kan skyldes, at der ofte flere steder i elinstallationen er irrede kontaktpunkter og afledningssteder, og sammen med messingdele i skrogget, zinkanoder og forzinkede/galvaniserede beslag, bolte og nagler opstår en vandring af metaller i træet, der forenet med fugtighed gør, at der vaskes kaustisk soda ud (lud), som nedbryder træet.

"Pulled-pork"-effekten

Strømmen vil altid søge at finde den korteste vej, og zink har jo den herlige effekt, at det let vandrer, og derfor bruger vi også zinkanoder til at forhindre afzinkning og korrosion af metaldele på båden. Anoderne er beregnet til at "tage skraldet", så at sige, fra andre legeringer i båd-

den med zink i. For bedre at forstå dette kan man sætte sig ind i spændingsrækken og for øvrigt læse bogen, "Elinstallationer i fritidsbåde" *). Men det, vi gerne vil beskrive her, er altså den nedbrydning af træet, der sker, når bindemidlet i træet opløses af kemikalierne fra zinkvandringene og kommer til at ligne og føles som pulled pork. Tømmelange trævler, som let lader sig gnide af det underliggende fastere træ. Som sagt kan det umiddelbart ligne svampeskjolder, som især kommer af ferskvandsdryp på skrog fra køleskab eller et utæt dæk, ofte også direkte under underdækket. Det hvidlige eller gullige pulver, der lægger sig på træet i processen ved "ludråd" kan også forveksles med svamp eller saltudvaskninger (der er i øvrigt også tale om et salt, så en smagsprøve vil ikke afsløre en forskel). Men til forskel fra svampeskjoldernes svært definerede former, omringer "ludråd"s skjolder lige så fint det metal, der skaber forbindelsen for metalvandringen.

Hvad kan man gøre for at undgå "ludråd" eller standse processen?

Zinkvandringen kan hjælpes på vej af fejlstrøm i elinstallationerne. Men når der er fugt, især saltvand, opstår der også (populært sagt) en elektrisk spænding imellem metallerne, og forskellige metaller, især zink i legeringerne vil vandre til de ædlere metaller. Altså er der foruden elinstallationer to andre ting, der har måske større betydning, fugtighed i træet og zink. Fugtigheden øges i gammelt, træ eller misligholdt træ og zink findes som galvaniseret jern eller påmonterede anoder. Anoderne beskytter metallerne, men kan være med til at nedbryde træet. Pas derfor på at montere anoderne korrekt og i



"Ludråd" ved skroggenemføring. Tydelig "pulled-pork"-effekt ved opløsning af bindemidlerne i træet



passende (små) mængder. For at forstå, hvad der menes med korrekt, må man sætte sig ind i bådens anatomi og logikken i det, vi her har beskrevet. F.eks. kan en anode på jernkølen afledes til de syrefaste kølbolte, som der så kan opstå "ludråd" omkring.

Hvis der er angrebne områder, skal de behandles som andre skader. Fjern beskadiget træ, ellers suger det vand, som forstærker processen og skaber basis for råd. Erstat med nyt træ, eller hvis det kun er overfladisk, sørg for at holde området godt mættet med olie, evt. blandet med trætjære.

Målrettet vedligeholdelse og tidlig indsats

Først og fremmest: Sørg for at træet generelt i hele træbåden er mættet med olie. Hold bundvandet nede og luft ud, også under dørken og køjerne. Brug evt. affugter men pas på vandet i affugteren! Det er meget basisk og nedbryder både træbeskyttelse og selve træet.

Sørg for at skroget bliver tørt om vinteren, så det tager imod olien.

Brug zinkanoder korrekt og med forsigtighed.

Gå elinstallationerne igennem. Forny forbindelser og ledninger ved tegn på "irring"/tæring. Vær sikker på, at ledningerne er kraftige nok. Tag ikke jordforbindelse med ombord i landstrømskablet eller montér et skillerelæ (nogle ladere har skillefunktion).

Tjek jævnligt kabler med konstant strøm på for skader.

Afbryd på hovedafbrydere på både landstrøm og batterianlæg, når båden forlades (hvis du ikke er afhængig af automatisk lænsning).

Tjek om der er afladning fra batteriet, når alt er slukket. Hvis batteriet aflades, find fejlen!

Isolér skroggennemføringer og andre metaldele fra træet så godt som muligt. (Evt. bare med fernis).

Brug korrosionsstabile bronzefittings, skroggennemføringer, skruer og nagler i skrog.

*) Elinstallationer i fritidsbåde er skrevet af Jens Koch og udgivet af Dansk Sejlunion

Kilde: Karsten Mæhl, Hardanger Fartøysvernssenter.

Fotos venligst udlånt af Hardanger fartøysvernssenter.

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
Forsikringssskader
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

DFÆL-sommerstævne 2018

Stævne 2018 bliver holdt i Middelfart gl. havn 12.-15. juli 2018.

Det er ikke let at finde et sted, der lever op til de omgivelser og rammer, der har kendetegnet de sidste års sommertræf. I 2016 var det Svendborg med Maritimt Center som base og Frederikssø med lystfartøjsmuseet og Thurø med Walstedes værft som udflugtsmål. I 2017 var det Skælskør med det store pakhuis midt på molen, den idylliske havn og smukke by med små værfter med stolte traditioner. Marinus Møllers værft blev nedlagt og nedrevet i 2006, men Torbens bådebyggeri ligger der stadig.

Perfekte rammer

Men efter at have besøgt Middelfart Gl. havn er stævneudvalget ikke i tvivl. Lillebælt Værftet og den gamle havn er perfekte rammer for et træskibstræf! – Det havde vi en klar fornemmelse af allerede inden det første besøg. Vi har jo været her før, og ligesom for 15 år siden kommer bådene til at ligge i den gamle havn og alle indendørs aktiviteter til at foregå i det meget aktive og meget smukke foreningsdrevne værft, siger Carl Mangor, som sammen med Catja Beck-Berge og Benny Andersen udgør udvalget på DFÆL's side.

Ved beddingen, mellem Lillebæltsværftet og den gamle havn ligger Middelfart Skibs- og bådebyggeri, et fuldt professionelt træskibsværft, drevet af bådebygger Chris Domino Larsen, mens de rummelige faciliteter på Lillebælt Værftet fungerer som et aktivt arbejdende museum, hvor der foregår en lang række aktiviteter med frivillig arbejdskraft.



Smakkelaugget er en vigtig del af livet på stedet, og herfra udsprang i 1996 initiativgruppen til fuldførelse af restaureringen af den fine jagt, "De to søskende" fra 1910.

Kapsejlads både fredag og lørdag

På sommerstævnet i Skælskør 2017 kom der forslag om at arrangere kapsejlads også om fredagen. Der er tradition for, at Danmarks mesterskabet for træsejlere bliver afholdt om lørdagen, og til disse tre på hinanden følgende sejlads har mange både et mandskab, som lørdag morgen kommer rejsende til stævnet for at kæmpe for en god placering og gøre matchen spændende. Om fredagen er det stadig tur-mandskabet, der bemander bådene, og stævneudvalget har sammen med arrangørerne på Lillebælt Værftet arbejdet med en idé, som kan imødekomme de aktuelle ønsker og muligheder. Det er for tidligt på nuværende tidspunkt at afsløre, hvad idéerne går ud på, men deltagerne på planlægningsmødet kom begejstrede ud fra værftet en regnfuld aften i november.

Så planlægningen af stævnet er ret meget på plads, og DFÆLs stævneudvalg takker et meget imødekomende og oplagt Lillebælt Værft for deres deltagelse og store engagement i planlægning og afvikling af arrangementet. Der bliver i høj grad tale om et egentligt samarbejde!

I Holbæk har træbådene skabt et stærkt miljø

Af Simon Bordal Hansen

Kører du en tur til Holbæk og søger ned til gammel havn, møder du en skov af smukke træmaster og store, solide fartøjer. På en god dag tæller du 19 fartøjer i det forholdsvis lille bassin. Ude på molen står nogle rødmalede træskure på række. Her holder Holbæk Træskibslaug, en af de drivkræfterne bag det træbådsmirakel, som er ved at tage form omkring Holbæk Havn.

”Det har været et langt sejt træk”, siger Knud Jensen, formand for Holbæk Træskibslaug. Kasserer Jan Christensen skænker kaffe til os, det er ganske koldt derude. Her inde i klubhuset på molen prydes væggene af fartøjsbilleder. Det er medlemmernes skibe, og de ligger her i havnen på friplads.

”Jeg tror man kan sige, at det var den økonomiske krise, der reddede os i sidste sekund”, siger Jan. For det så nemlig sort ud for træskibsfolkene den gang økonomien buldrede derudaf. Ligesom så mange andre steder i landet ville Holbæks borgmester have smart byggeri på de gamle havnearealer. Ude ved den gamle industrihavn skød de tidstypiske hvide og sorte kantende kasser op, glitrende glas og mageløs udsigt. Tilbage var den virkelige godbid, Holbæk gamle havnemiljø med det lukkede skibsværft, hvor Grønlandskutterne og mangen en skonnert en gang blev bygget. Foran værftet et af de få slæbesteder i denne ende af landet for både små og store fartøjer. Og så selve den gamle havn med en og anden gammel træbåd. Alt det stod for fald, da krisen slog til og stoppede byggeplanerne.

Økonomisk krise og dygtige træsejlere

Omkring 2007 begyndte træbådsfolket at organisere sig og fik gang i en bedre dialog med kommunen. Og i dag kan vi så gøre foreløbig status.



Vinter i træskibsbassinet

Det lykkedes at redde den gamle havn og at få en ordning med fripladser til de bevaringsværdige fartøjer. Slæbestedet, som er hele miljøets rygrad og forudsætning, var faktisk ved at blive skåret op. Skærebrænderne var tændt og i gang på beddingsvognen, da en lynaktion fra træbådsfolket fik kommunen på andre tanker. Et slæbested er et enormt aktiv for et træskibsmiljø og de historiske håndværk omkring det. Og ved siden af slæbestedet med det enorme spil står nu det gamle værfts bygninger fint renoverede. God nok ikke fyldt med træbådsaktivitet, men en tidstypisk klatrevæg og et par lækre cafeer er det blevet til – men bygningerne overlevede!

Lystbåde og brugsbåde står sammen

Jan og Knud er helt klar over, at de har gang i noget godt, men også at det er en skrøbelig og vanskelig balancegang mellem svingende politisk interesse og vilje på den ene side, og et historisk bevidst træbådsmiljø som i den grad er økonomisk svagt og trængt, men fuld af idékraft og handling. De er begge inkarnerede TSere, medlemmer af Træskibssammenslutningen. Men



En barkegryde er ved at blive bygget. Her skal der bakes sejl på traditionel vis

samtidig helt åbne over for samarbejde mellem alle, der vil træbåde. Store som små, til lyst eller arbejde. Det mærker man, når Jan viser det nybyggede værksted frem. Her kan træbådsejere leje sig ind for at gennemføre et renoveringsprojekt.

“Det er jo tandlægens gamle båd, Tandra II”, siger Jan. Malingen er taget af og flere bord i bunden skiftet, kanohækken strutter. Bygget af Harald Wilumsen i Holbæk 1938 på bestilling af tandlæge Rasmussen, og selveste Georg Berg havde tegnet båden. En gang bygget på denne havn, nu under renovering på sammen havn.

Foran Tandra står den solide Sommerflid, bygget 1915 i Fredrikssund til en fiskerfamilie i Jægerspris. Lystbåd og nyttefartøj side om side. Nu er de frivillige



Den omfattende renovering af Anna Møller er i fuld gang, og publikum kan komme ind i hallen for at se på det spektakulære projekt



Her er riggen til skibet Hjalm, som drives af Norvedstsjælland Produktionsskole. Her er Max, Jacob og Line i gang med stormasten

laug omkring båden ved at skifte træ hist og her. Den solide båndsav og tykkelseshøvlen skal nok komme i arbejde.

Slæbested og barkegryde

Så står vi ude på pladsen ved slæbestedet. En enorm husbåd fra København er trukket op på den solide beddingsvogn. I sidste uge var det færgen Columbus, der stod på vognen og blev gået efter. Den sejler mellem Kulhuse og Sølager ved Lynæs. Ude i havnebassinet ligger et par smukke træjoller. Og nogle skridt længere ude er et par murere i gang med noget, der ved første kik kunne ligne en røgeovn. Men det er det ikke.

“Det skal blive til en barkegryde, hvor vi kan bære sejl på traditionel vis”, forklarer Knud. Gryden er et første skridt mod at skabe et kystlivscenter på havnen. Blandt initiativtagerne er rebslager Carsten Hvid, der bor i Holbæk og arbejder på Roskilde Vikingeskibsmuseum.

Og så går vi ud forbi de to store haller på arealet ud mod fjorden. Inde i den første er tre unge mennesker i gang med at skrabe en solid mast fra Holbæk-galeasen Hjalm. Sidste år overtog Nordvestsjælland Produktionsskole driften af Hjalm, og lige nu er det masterne, der går efter. I hallen står også den lineskønne motorbåd Skum, klar til renovering. Dens flot svungne klædning er en spændende kontrast til de bundsolide master fra Hjalm, og det vi skal ind og se på i hallen ved siden af.





Fiskefartøjet Sommerflid drives i dag som museumsfartøj af et frivilligt laug. Nu har de lejet sig ind på værkstedet til et renoveringsarbejde

Skalaen sprænges

Men der er plads til at gå nok et trin op i skala, for i næste hal venter et helt unikt særsyn. Så stort, at man må op på en udsigtspavillon for at få et overblik. Det er Nationalmuseets galease Anna Møller som er i en mildest talt gennemgribende renovering. Det er ikke tit, man kan se på skibstømmerarbejde af denne karakter. Hallen runger af lyden fra træværktøj og tunge trækøller, der slår. Og duften af egetræ er ikke til at tage fejl af. Emner af krumvokset eg ligger på række og venter på at blive tilpasset.

En stor donation fra A.P Møllerfonden åbnede for renoveringen, og med den kom der gang i et samarbejde med Nationalmuseet. Senest har museet besluttet at flytte en stor del af sin træskibssamling til Holbæk. Valget stod mellem Holbæk og Helsingør. Rygtet vil vide, at Holbæk løb med sejren, fordi kommunen stiller en bådsmænd til rådighed for museet. En fast mand, der kan passe på fartøjerne året rundt.

Julelys og lystfartøjer

"Her sker jo rigtig meget", siger Knud og fortæller om et af de mindre tiltag, der gik hen og fik en stor betydning. Noget så banalt som julelys.

"For to år siden fandt vi på at sætte lyskæder på fartøjerne til jul. Det blev et tilløbsstykke og kommunens turistfolk er vilde med det. I år sørger vi også for, at julemanden kommer sejlen. Han tænder så lysene her på havnen og bagefter tænder han juletræet oppe i byen." På den måde er træskibshavnen også blevet et aktiv på den koldeste årstid.

Sandt at sige er der langt ældre lystfartøjer af træ her ved Holbæk gammel havn. Men både Knud og Jan vil hellere end gerne tiltrække flere fra "de fæle", som de siger. Jan inviterer på stående fod lystsejlerne i træbåd til at deltage, når der er træbådsstævne på havnen i august. Sammen kigger vi på et lille areal bag hallen med den enorme Anna Møller.

"Her kunne vi lave et lille videns- og praksiscenter for renovering og vedligehold af ældre lystfartøjer", siger jeg. Og det synes de lyder som en god idé. Det er bare med at finde nogle, der kan forvandle ideen til virkelig, kan jeg godt fornemme på rundvisningen og husker Knuds indledende ord: "Det er et langt sejt træk". Her i Holbæk har træbådsfolket bevist, at det kan betale sig at blive ved med at trække i tovet.

Se mere:

Holbæk Træskibslaug
www.holbæk-træskibslaug.dk

Holbæk Gl. Havns Beddinger
www.holbaekbeddinger.dk



Georg Bergs konstruktion, Tandra II, bygget 1938 i Holbæk under renovering.



Nyt fra museet i Svendborg

Skyggerne bliver længere,
solens står lavt og udenfor
det er koldt og blæsende.
Vi er i fuld gang med vinter-
arbejdet på Danmarks
Museum for Lystsejlad

Tekst og foto Martin Stockholm



Søløven sættes på kajen foran museet

Tirsdagsholdet har vokseværk. Gruppen af frivillige som hver tirsdag mødes omkring museumsarbejdet er blevet betydelig større siden flytningen til Svendborg. Holdet der startede med 7-9 mand omkring istandsættelsen af motorchaluppen Ove er mere end tredoblet. Hver tirsdag møder 15-20 mand og kaster sig ud i opgaverne med at holde de sejlene både, bygge udstilling, vise rundt, flytte både til og fra depotet, rigge op og rigge ned. Jævnligt sker det at mandage, onsdage og torsdage også bliver til "tirsdage", men det er på ugens anden dag det er rigtig sjovt. Vi er over 50 frivillige og tirsdagsholdet er langt det største.

Hansens egen spidsgatter "Glory" får ny køl, vores Knarr nyt dæk, "Ove" en overhaling om læ og "Søløven" rigges til med julelys som sidste år.



Jakob Guhle i gang med at lave ny køl til Glory

2018-udstillingen tager form og der er lagt en plan for næste års jubilæumsudstilling om juniorbådene.

Efterhånden har vi ordnede forhold. Der er ved at være styr på stumperne i værkstedet, LED-lamperne oplyser mørket og frokoststuen er næsten færdigapteret.

Det er koldt og blæsende, men på tirsdage er der en helt speciel varme i museet når frivillige hjælper med at passe museet og på de mange både i samlingen.



Johan og Hans Emil i gang med O D55, Tortue

PÅ KRYDS OG TVÆRS GENNEM LANDET

	SPLEJSE- VÆRKTØJ	BENÆG- TELSE	DANMARK	SNYD	S26 D13 STORT DYR		JOLLE- TYPE		BÅD- TYPE	SKIB	57°43,0'N 10°35,5'E ROMER- TAL	PIGE	SKÆG- PRYDELSE		MØBLET	I STEDET FOR	NATRIUM
1							2							1			
INSTRU- MENT								DRENG							EPOKE		
SKIB								5 BOGSTAV							2 ENS		
			DRENG				BLOMST							5			
			SIGTE LINSE				ROS										
PEJLE- PUNKT					6			MESTER- SKAB MÅL			STED- ORD	LILLE NORGE					
KAM		 2		DYKKER- FLAG		GUDINDE EMBEDE					3			PIGE ENHED			KLAPPE 
VRIDE				GØDNING RUSTER				KNALLERT EVENTYR FIGUR				SNYD KRAFT					BID
3							OPMÆRK- SOMHED ENS				UDTRÆK ARBEJDE						
...ADRES- SE			TILL. REPR.	4		AF- SKÆRM- NING							FISK				
VIL 						OVER- GANG						JYSK JEG LÆNS!		DYR HALVMETAL			
FLOD FUGL 					2 VOKALER ↓ →		2 VOKALER →			MAND 					KOMPAGNI		
			STUTS								MINERAL		7				

- 1
- Hvor holdes DFÆL-stævnet i 2018?
- 2
- 55 m² spidsgatter D 3
- 3
- 55 m² ketchrigget spidsgatter

Gorm

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-præmie, 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 10. februar 2018.

Husk navn og adresse

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

Der bliver trukket lod blandt de rigtige svar.

1234567

Klassisk Østersøkrydser fra 1943 til salg

Pris 60.000 kr.

Står på land ved Jakob Jensens bådværft i Nordhavnen, Østersøvej 52, 2150 Nordhavn.
Konstruktør Jac M. Iversen.

29 fod, 2,18 m bred, stikker 1,50 m, sejlareal 33,45 m².
Båden er overvejende af mahogni med hvidt fribord og dæk. Dækket er totalrenoveret i 2013 på Jakob

Jensens bådværft og står med hvidt dæk. Masten er renoveret og lakeret op i 2017. Storsejl og tre forsejl er af ældre dato. Nuværende ejer har haft båden siden 2001 og sejlet den hvert år. Motoren er en indbygget Vire 12 benzinmotor.

Henvendelse: 42493611 eller
Olaf.rieper@gmail.com



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



EPIFANES
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

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

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

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

Giver en ubeskrivelig hård og spejlglat havgang overflade som vil skille sig ud.



"The Professional's Choice"



Fugning

100 guler i 30540
dansk supermalt, hvidt
sæt, fast og gult



Limning

100 guler af maling og
sparsomme, for biler
limning af biler og andre
materialer



Rengøring

100 guler skures for effektiv
og billig rengøring af biler
og andre materialer og andre
materialer



Vasker

100 guler skures for effektiv
og billig rengøring af biler
og andre materialer og andre
materialer

**WEST
SYSTEM**
BRAND

Professional epoxy til bådfolk!



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

Dansk Forening for ældre Lystfartøjer,
C/o Dorthe Christensen, Philip de Langes Allé 7A, 1. Tv
1435 København K
47996



Da sommerstævnets kanonér ville søge tilladelse til at affyre en salut, fik han at vide af politiassistenten bag skranken, at han stod til en klækkelig bøde og en længere fængselsstraf for ulovlig våbenbesiddelse. Se artiklen side 16.

BAG HÆKKEN

ISSN 1902-0163