



**Juniorbåden – en del af
rigtig manges opdragelse**

Akela til Kongelig Classic



Nr. 134, marts 2018

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 Eklom
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

Forsidebilledet: Mange af vi medlemmer af DFÆL husker fornemmelsen af de pragtfulde juniorbåde og de klamme Imak-jakker

Lokale initiativer

»Ø-havet«, Sydfyn

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

»Kjøbenhavnske Træsejlere«

Catja Beck-Berge
Svanemøllevej 34,
2100 København Ø
Tlf. 4026 3839. Mail: cbb@defaele.dk
Hjemmeside:
www.kbh.traesejlere.dk/

»Fjordsejlerne«

På og omkring Holbæk Fjord
Simon Bordal Hansen
Bygaden 72, Orø 4300 Holbæk
Tlf. 2298 1674.
Mail: post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkjær Pedersen
Kong Chr. Allé 11, 9900 Frederikshavn
Tlf. 9843 0731
birger-bp@webspeed.dk
www.skibslaug.dk

Træskibsforeningen i Århus

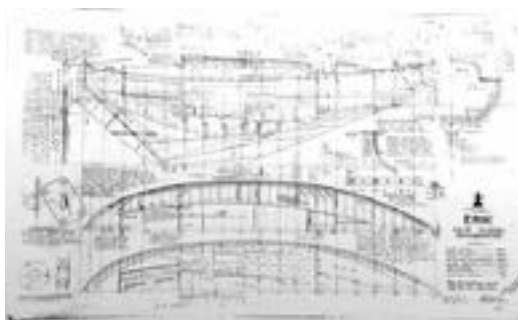
Torben Moeslund Andersen
Thorsvej 9, 8230 Åbyhøj
2087 7936. Mail: torben@thorsvej9.dk
Hjemmeside: www.tsa.dk

Indhold

Vagtskifte	4
Walsted værft	5
Undine i Marstal	8
Sejl smukke på stævnet	9
Bådebyggertips	10
Træbåde i Helsingør	13
KTS-sejlads til Helsingør	14
Ny frihavn i Hørby	15
Akela i fineste form	16
Kongelig Klassik	17
Forår i Frederikshavn	23
Jubilæumsbåde i 2018	24
Generalforsamling	26
Den historiske juniorbåd	28
Kryds og tværs	33
Bag Hækken	36



Kongelig Classic byder på storslåede sejladser



Undine, som den ser ud på originaltegningen



I Frederikshavn trækker de tusinder til Vild med Vand-dagen

Formandens klumme

Formanden overlader roret

Vi kan ikke længere komme uden om det, det er blevet tid til formandskifte i DFÆL. For mig har årene med foreningens rorpind i hånden været givtige og særdeles spændende.

Med en smule vemod og en god kop kaffe i hånden har jeg bladret de eksemplarer af "Klassisk Træbåd" igennem, som er udkommet siden 2010, hvor jeg tiltrådte som næstformand og senere i 2014 blev formand.

Bladene bringer et hav af minder frem om de forgangne år og i særdeleshed de aktiviteter og projekter, som jeg har været så heldig at være involveret i.

Nogle vil måske mene, at foreningsarbejde er tungt, tidskrævende og besværligt, – hvorfor ikke hellere bruge tiden på sig selv og egne projekter? Døgnet har jo kun 24 timer, og når man har træbåd, så er der jo nok at tage fat på inden for egne lønningslister. For dem kan jeg afsløre, at der kan ligge meget tilfredsstillelse i at løfte i flok og være med til at skabe rammerne omkring vores fælles passion, nemlig træbådene.

Gennem min formandspost har jeg haft fornøjelsen af at samarbejde på kryds og tværs med foreninger, klubber, virksomheder og ikke mindst mennesker, som jeg normalt ikke ville have haft lejlighed til at møde. Mange af disse samarbejder har udvidet min horisont og nogle tillige skabt personlige venskaber.

At forenings, bestyrelsens og formandens virke skaber værdi for medlemmerne er især synligt, når det kommer til vores sommerstævner. Jo da, det er et stort arbejde at stable et stævne på benene, men når standeren sættes og stævnet åbnes, så ligger der også en meget stor glæde og tilfredsstillelse i at byde velkommen til forventningsfulde medlemmer, som kommer sejlene til fra nær og fjern.

I min formandstid har jeg haft fornøjelsen af at byde velkommen til stævner i Kerteminde 2014, Helsingør 2015, Svendborg 2016 og Skælskør 2017. Hvert stævne har haft sit eget islæt alt efter de lokale forhold, men fælles for dem alle er, at der er blevet udvekslet erfaringer og gode råd og



Foto: Henrik Hansen

skabt sociale relationer, som endda strækker sig ud over træbådsinteressen.

Vores store prestigefyldte projekt Yachtloggen har også præget dagsordenen gennem mine år på formandsposten. Også dette arbejde har været super spændende, selvom det til tider har kostet en ekstraordinær indsats at få sat på skinner. Projektet er enormt værdifuldt i ønsket om at tage vare på den kulturhistorie, som lystbådene rummer. Projektet er nu så langt, at alle vigtige data er digitaliseret, hjemmesiden er skabt, og der arbejdes i skrivende stund på at gøre alle data søgbare. Jeg glæder mig til fortsat at bidrage til projektet.

Om undertegnede med formandskasketten på hovedet har gjort en forskel i DFÆL, skal jeg være den sidste til at svare på, men set fra et helt egoistisk perspektiv, så har indsatsen givet rigeligt afkast i form af mange spændende oplevelser og lærerige samarbejder. Jeg bilder mig ind, at nok en træbåd er blevet, og fortsat vil blive reddet og taget vare på af netop det netværk, som foreningen skaber. Det har været en meget stor tilfredsstillelse som formand at bidrage til dette arbejde.

Jeg takker for medlemmernes opbakning og takker samtidig hver enkelt, som jeg har haft mulighed for at samarbejde med. En helt særlig tak til både tidligere og nuværende bestyrelsesmedlemmer og ikke mindst den dygtige og arbejdsomme arbejdsgruppe, som gang på gang leverer et flot medlemsblad. Et blad der med hver eneste udgivelse har gjort mig stolt.

Fremtidens kurs lægges af en ny formand og jeg glæder mig til, som menigt bestyrelsesmedlem at støtte den kommende formand i arbejdet.

God vind!

Catja Beck-Berge

Værftbesøg på Walsted

Det var en pæn flok fra København, der mødte jyder og fynboer på Thurø lørdag d. 3. februar kl. 10. Walsted holdt åbent hus, og Folmer Teilmann havde benyttet lejligheden til at arrangere en udflugt med værftbesøg og efterfølgende åben-båd-besøg på Undine hos Ebbe og Gerda i Marstal.

Det første, der fangede synet, da vi kom ind ad døren, var den blanklakerede Knarr, Pollux (DEN 46) med klædning i pitch pine, der bl.a. var ved at få skiftet bundstokke. Det tog lidt tid at komme videre, for lige ved siden af lå den eksklusive 9 meter lange motorbåd, Riva Aquarama fra 1973, helt bygget i træ og med to GM 350 motorer under lemmen. Walsted har restaureret den og står for vedligeholdelsen. I den næste hal kunne vi savle over den utroligt velbyggede og harmoniske 8mR, Anitra med sejlnummeret 8DEN1. Anitra er en Johan Anker konstruktion, bygget i 1930 i Norge, og den blev nr. 8 til olympiaden i 1936.

Den spektakulære toldkrydser fra 1870, som gennemgik den helt store restaurering hos Walsted i 1995 fik de fremmødte til at falde lidt i svime. Størrelsen virkede jo næsten uoverskuelig, selvom den med sine 12,70 meter er knap to meter kortere end Anitra. Men



Joakim fandt det brede smil frem, da han skulle præsenteres for den imponerende Riva Aquarama med to gange 350 søheste.



Når bådene når en vis alder er reparationer på konstruktionen en del af vedligeholdelsen. Her er der bl.a. bundstokke og en omlakering, der står på vinterlisten.

33 tons fylder i hallen. Som sagt var det ikke størrelsen men gørelsen, der standsede tiden op. Alle de fantastisk smukt



Den tyskejede Kong Bele får enhver til at vakle et sekund. Smukt og smagfuldt restaureret men noget luksuriøst for en gammel toldkrydser.





Anitra fra Vedbæk bliver smukt vedligeholdt på Walsted

udført detaljer og kreative løsninger i dækslayoutet. Den er jo en udsøgt lystyacht nu, og det skinner (!) igennem i træsorter materialer i det hele taget og en kompromisløs håndværksmæssig udførelse.

Der var en del besøgende, også ud over de mange, der havde tilsluttet sig KTS/DFÆL-arrangementet, men Sonja og en god håndfuld bådbyggere og andre ansatte forklarede beredvilligt og svarede på alverdens spørgsmål. Kaffe og hjemmebagte muffins slog hovedet på naglen, inden vi kørte til Svendborg for at tage færgen til Ærø. -ba



Sonja Walsted og de andre medarbejdere var klar til fortælle og svare på alverdens spørgsmål om træbåde



Undine i gode hænder

Enhver dansk sejler og sømand har et særligt forhold til Marstal, og også for mig har dette Mekka en særlig betydning. Sådant en vinterdag, blottet for turisteri, bringer Havnegade minder frem fra 1975, da jeg første gang som rygsækvandrer strandede på en yderst primitiv campingplads helt nede på havnen. Havnen med de mange træbåde blev nedfældet på skitsepapir med en stiftblyant, og måske var det her jeg som landkrabbe fra Brønshøj første gang fik smag for saltvand og mågeskrig. Tom fortæller mig, at Saga blev bygget derinde, og nikker mod en gammel falmet træbygning, og vi tager et smugkig ind igennem de tilkalkede ruder og bliver lidt vemodige over, at værkstedet nu kun er et magasin for meget mindre værdifulde ting og sager. Lidt længere henne af Havnegade finder vi en anden karakteristisk træbygning, men med en helt anden udstråling. Verden er alligevel ikke gået af lave!

Nr. 25 står der på postkassen, og herinde emmer af nylig ophørt aktivitet. Dvs. helt ophørt er det ikke. Ebbe og Gerda byggede værftet her tilbage i 1978 efter i fire år at have drevet et mindre bådværft i nogle landbrugsbygninger inde på øen. De klinkbyggede joller og yachter, der kom ud fra værftet blev transporteret ned til havnen,



Ebbe byder velkommen og ridser værftets og Undines historie op



Utzons cockpitlayout med skrå karme under bænken står originalt



Rufkarmene har ingen glughuller, men skottet har et par store køjer



Man fornemmer farten i Utzons design



Det gamle lærredsdæk er forlængst erstattet af et glasfiberdæk

hvor de blev søsat, og her foregik mange af reparationerne også. Da Ebbe og Gerda byggede og sejlede med Christian Niensens optegning nr. 16, Nordenhusbåden, Hejmdal med det karakteristiske hjerteformede agterspejl, kom der for alvor gang i bådebyggeriet. Den blev solgt, og da den var en fryd for øjet for mange, blev der bestilt to mere af slagsen. Der måtte ansættes bådbyggere og siden er det blevet til 50 nybygninger, Der er selvfølgelig blevet bygget joller, men mange smukke yachter af forskellige størrelser er løbet af stabelen både her og på det nye værft, der måtte etableres længere henne på havnen. Det store værft er nu solgt til den sidste lærling hos Ebbe, Monika Grube Fabricius.

I 1937 blev 55m² Hansen-spidsgatteren Neptun bygget og eksporteret til USA. Den fik sejlnummeret D2, da Undine samme år havde fået D1 i sejlet, og i 1972 bliver en kopi af Neptun søsat og ejeren får lov at få sejlnummeret D3 til båden. For to år siden, på vejen hjem

blive skambudt med "et læs brædder" o.lign. og vil ikke uden videre sælge. Ebbe efterlader sit visitkort, og en seriøs handel kan alligevel komme i hus. Undine kommer til Marstal, og endelig får en trist historie en ufattelig heldig drejning.

Helge og Gerda er forberedt på, at gaffelriggen på Thor bliver lidt tung at håndtere, når de bliver ældre, og nu bliver det gamle værft vugge for Undines lovende fremtid.

Den store restaurering, som kommer til at løbe over tre år, er i gode hænder med professionel bådebyggererfaring igennem 45 år! Hele trækølen og dødtræsplanken mellem kølplanken og blykølen er skiftet. Det inderste af agterstævnen med spundingen er skiftet under vandlinjen og alle propperne over jernspigrene (1000 stk.) i bundstokke og spanter har været ude, de rustne spigerhoveder (opr. galvaniseret) er pudset af med en lille roterende stålborste, og imellem spigrene er der skruet





*Utzon gav altid prototyperne navne.
Den her hedder "Erik"*

A4 6x70 skruer over alt. Skroget har været slebet helt af, der er limet skaringer og lister i, hvor det var nødvendigt, og nu er der bare kalftringen tilbage af skrogarbejdet. De næste to år kommer så til at gå med aptering, male- og lakarbejde. Løbende og stående rig er der ingen af, blot en mast og en bom i god stand, men Ebbe er fast besluttet på, at det hele skal udføres så tro mod det originale som muligt.

– Og så har jeg jo fået arbejde igen, siger han glad. Et snedkerfirma har påtaget sig at renovere hele apteringen



Undine er godt på vej til igen at blive en af de smukkeste og hurtigste spidsgatter. Vi er mange, der glæder os



og dækshusene på Bona Vista, som Ebbe lavede skrogarbejde på i 2008 til '12, men de ville have en bådebygger ansat også! Og naturligt nok blev Ebbe spurgt, og lige så naturligt nok kunne han ikke sige nej.

Og så skal der selvfølgelig sejles i Thor, så Ebbe slutter af med en hilsen til os alle: "Vi ses jo i Middel-fart!"

– Og ja, det gør vi, Ebbe! Tusind tak for den varme modtagelse, den gode stemning og ikke mindst den lindrende Rigabalsam.

-ba



Masten er bygget i 50'erne, men efter originaltegningen



Skydelugerne er i perfekt stand



1000 nye propper og endnu flere udsparthinger

Flere sejladser til sommerstævnet

12. -15. juli 2018 i Middelfart



Kapsejlad i smakkejolle om fredagen

Sammen med Smakkelaugets arrangeres der kapsejlad om fredagen i laugets smukke smakkejoller. Sejladserne er for alle stævnedeltagere.

Hvis man vil have et ønske opfyldt, så skal man udtale det, men pas på, du ved aldrig, hvordan du får, hvad du ønsker. Da DFÆL's stævneudvalg igen tog til Middelfart for at planlægge sammen med folkene omkring Lillebælt Værftet, mødte vi ikke bare en gruppe mennesker med stor erfaring for planlægning af arrangementer, men også med for os utraditionelle idéer.

På sidste års sommerstævne kom der fra flere sider forslag om, at der også blev arrangeret kapsejlad om fredagen, men det vil jo blive noget andet end den traditionelle sejlad om lørdagen, når bådenes tilrejsende gæster i mange tilfælde ankommer fredag aften eller lørdag morgen. Så da stævneudvalget fremlagde ønsket om en sejlad fredag, tog det en uventet drejning.

Lillebælt Værftet er startet af en initiativgruppe fra



Smakkelaugets joller bliver flittigt brugt. Nu får du også muligheden. Til venstre jollerne Nordenskjold og Susanne, til højre Henner Friser

Smakkelaugets, så de to dele hører uløseligt sammen, og naturligvis er det almindeligt for dem at sejle kapsejlad i deres smakkejoller, men da de foreslog, at vi kunne lave blandede besætninger og lade sejladserne foregå i smakkejollerne, fik vi på en gang et fjollet smil på læberne en en vaklende fornemmelse i traditionerne. Det var helt sikkert ikke det, der var tænkt, da ønsket om en fredagssejlad kom frem sidste år, men hvor kunne det være sjovt.

Og sådan blev det, og så er det nu, man skal droppe sin overtro, for på DFÆL's sommerstævne, fredag d. 13 juli 2018 bliver der kapsejlad i smakkejolle med blandede besætninger fra smakkelaugets og stævnedeltagerne fra DFÆL. Vi glæder os til en sjov og anderledes oplevelse.

Stævneudvalget -ba

Vedligeholdelse og reparation af træbåde

Gode råd af bådebygger Ole Olsen

Skift en bundstok

Der er nogle ting, der kan afskrække nye træbåds købere i at slå til, eller som kan tage pusten fra de håbefulde, der har fået fingre i en smuk gammel båd, og som regnede med, at et par weekender i foråret ville være nok til at få deres nye fund på vandet og stå ud til maritime oplevelser med den smukkeste forgrund, man kan tænke sig, nemlig en gammel træbåd! Men når spartlen eller malingskraberen tager store sorte stykker af blødt og gennemvædet træ uden fast struktur med, og man med en skruetrækker let kan fortsætte med at skille den bundstok, stævn eller kølplanke, der engang var solidt egetømmer, ja så kan håbet og drømmene blive overskygget af uoverskuelighed og frygt. Men frygt ej, hvor der er vilje er der en vej.

I dette afsnit af Ole Olsens serie om vedligehold og reparationer på træbåden beskrives, hvordan du fjerner den gamle bundstok, måler op og skærer en ny, og derefter tilpasser og monterer den i båden.

Slæk kølbolten

Hvis bundstokken er begyndt at ligne havejord lidt for meget, eller den er flækket i "armene" er det tid til en ny.

Først må du slække kølbolten. Herved får du også et glimrende indtryk af kølboltens stand – forstået på den måde, at når du sætter en fastnøgle (og evt. et forlængerrør) på møtrikken, så kan man let se om det er møtrikken der drejer eller måske både bolt og møtrik. Lav evt. et mærke på bolt-enden, så kan du også bruge en topnøgle.

Drejer både møtrik og bolt, så er det tid til nye kølbolte!

Dernæst skal skruerne eller naglerne ("søm" af galvaniseret jern eller kobber) i klædningen, altså dem der går ind i bundstokken, fjernes. Det kan være lidt af en opgave, men et gammeldags borsving og en løs skruetrækkerklinge kan overtale mange gamle skruer. Her skal man være forsigtig med ikke at beskadige klædningen. Skrab malingen af, så du kan se skruehullerne og varm kittet/malingen i hullerne op og fjern det forsigtigt med en lille skruetrækker, der er slebet skarp i spidsen.

Hvis skruerne er helt umulige, kan man have gavn af en "Fein cutter"/multicutter – et tyndt savblad på en "rystemaskine", som kan skære skruen over mellem klædning og bundstok, men pas på klædningen!

Inden du går videre, er det en god ide at lave en model/skabelon af bundstokken. Brug et stykke



Tv. Rustfri træskruer, næst bronzeskruer og t.h to norske spiger, bemærk den kileformede spids, som skal isættes på tværs af træets årer. Banker du det i så spidsen er på langs af årerne, så flækker træet



*En bundstok tegnes op ved hjælp af sladrehanken eller den gamle bundstok, hvis den er hel.
Tag evt. smigvinkler mellem bundstok og klædning – optegn på skabelones som vist. Opmærk boltens placering igennem kølen på skabelonen, hvis du er nødt til at arbejde udfra denne.*

masonite eller et solidt stykke bølgepap. Optegn på bundstokkens "bagside" d.v.s på den side hvor bundstokken er bredest. Marker boltens placering i bundstokkens top, men ikke bunden (endnu).

Tag evt. smigvinkler mellem bundstok og klædning – optegn på skabelonen som vist herover. Brug evt. et mindre stykke masonit og en sladrehank som beskrevet her under.

Heldigst er det, hvis du kan få bundstokken ud i eet stykke, men nu har du den berømte "nødbremse", nemlig en model.

Nu er bundstokken – i princippet – løs, men hænger antageligt grundigt fast i kølbolten. Hvis kølbolten er rustfri og i god stand, så kan lidt rokken og lidt kobensarbejde som regel få den fri.

Hvis kølbolten er tæret, vil resten af kølboltene antageligt også være det, og så må du have skiftet dem alle. Det kan lade sig gøre som amatørarbejde, men de fleste vil nok kræve professionel assistance.

Lad os antage at bundstokken er kommet ud, så har du her en glimrende model til den nye bundstok. Derfor er det normalt også en dårlig ide at skære den gamle ud



Der skal bores nyt hul til kølbolten

med en bajonetsav eller lign. Men skulle bundstokken falde helt fra hinanden, følger her en kort beskrivelse af "sladrehanken".

Hvad er en "Sladrehank"?

Ifgl. min ordbog, så er en sladrehank en der ikke kan holde på en hemmelighed.

Det er nogenlunde den samme funktion en sladrehank har i henseende til anvendelse i bådebygning – den videregiver oplysninger, som ellers ikke kendes af den der skal udføre et givent arbejde.

Hvis man foretrækker denne opmålingsmetode, eller bundstokken er faldet helt fra hinanden, kommer her en kort beskrivelse. Redskabet eller værktøjet – for det er et sådant der er tale om, er i princippet en tynd spids liste eller metalskinne med hakker i den ene kant.

Hakkene er helt tilfældigt placeret i listens ene kant – uregelmæssige mellemrum, og hakkene er nummereret.

Hvis opgaven f.eks. er at fremstille en køjebund, en dørk, et skot eller andet lignende emne, så bruges denne til at opmærke dette.

Man placerer et mindre, og tilfældigt stykke plade, omtrent midt i det område der skal opmærkes. Pladen skal sidde ordentligt fast under hele opmærkningen, og pladen skal være så stor at sladrehanken kan nå mindst tre hakker indover denne.





Sladrehanken er forsynet med hakker i forskellig afstand

Sladrehanken lægges på pladen med spidsen på alle de signifikante punkter i det emne der skal opmærkes. Så tegner man langs den hakkede kant, og hakkenes nummer skrives på pladen.

Når alt er opmærket, kan det se lidt forvirrende ud, men bare rolig.

Det lille pladestykke lægges nu på det emne som skal tildannes, og hele proceduren gentages bagfra, hvor sladrehanken placeres efter streger og hakker. Alle de opmålte punkter kan nu overføres til et emne som skal være køjebunden eller dørken. Punkterne forbindes med en slank træliste, og du tegner langs trækstokken – vupti – så har listen (sladrehanken) genfortalt, præcis hvordan faconen er.

Den nye bundstok

Find et godt stykke egetræ ca. 2½" tykt eller svarende til den gamle. Måske må bundstokken sættes sammen af to stykker, hvis den planke du har ikke er bred nok. Der må IKKE være splintræ i en bundstok. Nu ved du lidt om hvor meget træ der går til spilde ved bådbygning. Min gamle lærermester sagde, at hvis 40 % af det træ man havde fat i endte i båden, så var man meget heldig eller dygtig.

Tegn omhyggeligt bundstokkens ydre af på det nye

træ, og skær den præcist ud. En båndsav er bedst, men en alm. stiksav med en god klinge kan bruges.

Du får et godt indtryk af smigen på bundstokken fra den gamle. En stilbar smigvinkel er en god hjælp her. Man kan bruge både stemmejern og bugthøvl til dette arbejde. Gamle bådebyggere som kan bruge en skarøkse er lynhurtige til denne øvelse, men øv dig på noget andet først.

Bor hullet til kølbolten med et bord ca. 1 mm større en boltens diam. Dette kræver antageligt en boremaskine med større kraft end de batteridrevne. Brug den gamle bundstok som "lære".

Nu er det tid at prøve den nye bundstok. Sædvanligvis må der en 4-7-9 gange til inden den passer tilfredsstillende. Småtilpasninger kan ske med en vinkelsliber med en god skrubskive med sandpapir på. Rund kanterne på oversiden så de svarer til de øvrige bundstokke. Husk for Guds skyld at lave huller til spygat mod kølplanken.

Imprægner bundstokken, og giv den evt. et par lag lak/maling. Samtidigt kan du jo lakere/male i kølsvinet – der trænger sikkert til det!

Nu skal den jo monteres, og hertil kræves en tube 3M gummi – Marinebedding 5200. Denne klæbemasse hælder langsomt, men bider på næsten alt (incl bukser og i håret). Spænd kølbolten godt uden rå vold, og sæt nye skruer i klædningen – helst silicon bronze, men også syrefast rustfri stål går an. Spunskruer fra byggemarkedet er absolut "No Go".

Rigtig god arbejdslyst og især tålmodighed! Husk at al begyndelse er svær, og at det er din hobby!



En vinkelsliber med en grov skrubskive er også en glimrende hjælp til fin-tilpasning

Hal 16 – det maritime værksted i Helsingør



Mange der har besøgt Helsingør gennem de sidste år, har lagt mærke til de forandringer der er sket i og omkring havnene i Helsingør. Det nye kulturværft med det meget aktive kulturliv med teater og musik er kommet til. Statshavnen er bygget om og danner nu en smuk ramme omkring Kronborg Slot. Museet for søfart



Havnen har fået faciliteter, så også mindre fartøjer kan ligge fortojet

er nu bygget smukt ind i den store dok fra det gamle Helsingør værft. Lystbådehavnen, "Nordhavnen" har fået en ansigtsløftning af de helt store og er koblet sammen med en smuk promenade, der lænker Helsingør havne sammen. Dette kan mærkes af os brugere af havnen, som nu mærker, at flere lokale lægger deres aftengåtur til Kronborg og havnene, men også på mængden af turister, der ses i området.

Havnen har desuden investeret i nyt bolværk i den gamle kampestensdok, så de gamle skibe kunne komme til at ligge flot og trygt.

Snakken lokalt har dog ofte gået på, at der manglede noget mere liv i vores gamle havn. Der kunne sagtens være plads til flere mennesker og skibe i havnen. Dette ville skabe en endnu smukkere og realistisk ramme omkring kulturværft, Kronborg og museet. En gruppe mennesker bestående af folk fra havnen, museet, foreninger, samt lokale kræfter satte sig sammen og tegnede skitsen til et projekt, der på sigt kunne skabe det havnemiljø vi så for os.

Ideen var at skabe et maritimt værksted, som kunne være primus motor og samlingspunkt i et levende havnemiljø. Et større værksted for båd/skibsejere, maritime foreninger og folk med interesse i at bevare og formidle den maritime arv. Her skulle være plads til de større skibe, der havde brug for et værksted til at holde deres skibe. Her skulle også være plads til at den lille jolleer kunne komme ind og renovere sin båd. Et fælleskab hvor man kunne støtte hinanden, bytte viden og erfaringer. Et sted hvor bådlaug kunne opstå og blomstre. En smeltedigel af folk, foreninger, museer, der sammen kunne skabe en levende havn hvor liv, mennesker og kultur blandes sammen til en, for det maritime miljø, tiltrækkende atmosfære.

Kommunen var med på idéen, og en gammel hal fra det gamle skibsværft blev stillet til rådighed. Der blev



indkaldt til en stiftende generalforsamling 2. november. Her mødte et stort antal borgere og foreninger op og fik stiftet foreningen, "Hal 16 Maritimt værksted Helsingør".

En bestyrelse blev valgt og har siden arbejdet på at få gang i hjulene på hal 16. Der var mange ting der skulle på plads, inden vi ku' tage hallen i brug. Aftaler med kommunen omkring sikkerhed i hallen, etablering af el m.m. Alt dette er nu ved at være på plads i skrivende stund. Mange har undervejs vist interesse for at hjælpe og andre har projekter, de har ønsket at komme i hallen med. Vi er nu der hvor de første både og skibe kan tage hallen i brug.

Skonnerten Zar har opgaver i gang i hallen og ANNA ELISE har meldt sin ankomst til havnen. Spidsgatteren, Delfin er kommet ind, kommunen har overtaget Fyrskibet, Gedser Rev, som snart ankommer til Helsingør for at have fast plads her. Den kommer til at ligge sammen med slæbebåden Bjørn, som også er med i samarbejdet. I hallen kommer der i første omgang et par små sejlløjer, en smukkejolle og en motorjolle som skal have lavet nogle små opgaver.

Ud over arbejdet med skibene er vi gået sammen med TS om at være en del af deres pinsestævne, som i år ligger i Helsingør. Her håber vi at rigtig mange vil kigge forbi og se hvor langt vi er nået. Samtidig vil vi være en del af den nye kapsejls "Øresund på langs" som starter i København og slutter i Helsingør (se artiklen om "Øresund på langs").

Hvis man er interesseret i vores arbejde og gerne vil vide mere. Så har vi en Facebookside af samme navn eller vores mail: bestyrelsen. hal16@gmail.com

*På Hal 16 vegne
Skipper Noach*



Øresund på langs

Fælles weekend med sejladser for de store og de små

I weekenden 11.-12. august 2018 afholdes kapsejls for Hellerup til Helsingør med middag og fest i samarbejde mellem Københavnske Træsejlere og TræskibsSammenslutningen.

Som man kunne læse i Klassisk Træbåd nr.133, har KTS haft et traditionelt august-arrangement ved navn Hveen-turen, hvor man sejlede lidt kapsejls og desuden hyggede sig i havnen.

Men i år har medlemmer fra både KTS og TS stukket hovederne sammen i et planlægningsudvalg for at finde frem til et fælles arrangement til gensidig glæde og fornøjelse med udgangspunkt i Hveen-turen, og d. 18. februar, mens bladet bliver trykt, sætter de sig igen sammen for at udarbejde den "færdige" plan for arrangementet.

Men vi kan allerede afsløre for læsere, der ikke er på KTS' mailingliste, at det handler om weekenden 11.-12. august 2018.

Kapsejlsstarten starter ud for Tuborg lørdag morgen. Alle både og skibe starter samme sted, dog i forskellige løb og i flere starter. Der vil komme mere om måleregler på et senere tidspunkt, det er ikke det vigtigste. Målet vil ligge et sted syd for Helsingør, måske ud for Snekkersten og ved ankomsten til Helsingør vil skibe og både samles i den gamle havn ved Kulturværftet og Søfartsmuseet.

Om eftermiddagen er der ønske om at der bliver nogle sjove aktiviteter, der kan bringe os sammen, og om aftenen vil præmieuddelingerne, middagen og festen blive holdt i Hal 16, som netop er stillet til rådighed for maritime aktiviteter og projekter (se mere om på Hal 16 andet steds i bladet og følg med på hal 16's facebook-gruppe).

Også sejlere skolerne er inviteret til at lægge skoleweekendtur den weekend, så så mange gaffelriggere som muligt kan komme med.

På hjemturen er det idéen, at man vil forsøge at få



nogle af KTS' gaster over på træskibene og vice versa. Alt i samarbejdets og "integrationens" ånd. Hvem vil ikke gerne prøve en tur på Mira, Zar eller et af de andre flotte skibe.

Allerede nu er der stor interesse for arrangementet, og M/S Museet for Søfart og Helsingør Havn glæder sig til at have os.

-KTS og ba

Hørby Havn som DFÆL-frihavn

Da Benny Pedersen anduvende hjemhavnen, Hørby Havn med sin 38m² spidsgatter, Frigg, efter et hyggeligt og veloverstået forårstræf på Orø, tog han et initiativ. Han kontaktede formanden, Søren, og forklarede ham om muligheden for at få Hørby havn på landkortet i DFÆL regi.

Søren syntes det var alle tiders måde at få flere sejlere til at opdage Hørby havn, og da havnen allerede er med i frihavnsordningen, ville Søren gå videre til bestyrelsen med forslaget. De godkendte prompte! Ordningen har eksisteret hele sommeren 2017, men nu er det officielt. Bedre sent end aldrig, og nu håber Benny Pedersen og Hørby Havn på at se flere træbåde i deres lille havn på nordsiden af Holbæk fjord.

Ordningen er en kategori A, dvs., at et DFÆL medlem/fartøj kan ligge i op til tre døgn uden at betale havneafgift. Udgifter nævnt under §4 skal dog afholdes. Ny tredøgnsperiode kan genoptjenes efter tre dages fravær, eller ved betaling af tre dages fuld havneafgift.

Ebbes Bådebyggeri & Sejloft eftf.

H.C. Christensensvej 2, 5960 Marstal

Tlf. 62532127

e-mail ebbesbaadebyggeri@mail.com

Web: www.ebbe-marstal.dk

Faciliteter:

Sejloft
32 t kran
2500 m² Hal
Snedkerværksted
Glasfiberværksted



Vores bådebygger kan hjælpe jer med bla.

Restaurering
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

Akela af Kjøbenhavn



Forelsket

På en varm julidag i sommeren 2010, ombord på en fladbundet pram på kanalrundfart gennem Københavns vandveje sejlede vi forbi Havfruen, Operaen, under Brygholmsbroen og videre ind i Frederiksholms Kanal.

Det gamle fyrskib med de rød/hvide farver lå til bagbord i indsejlingen og modsat bryghuset. Jeg huskede fyrskibet som dreng, når den gamle tog mig med på tunfisketur fra Helsingør til midt-sunds mellem Sverige og Danmark. Her lå fyrskibet forankret og guidede de store tankskibe gennem indsejlingen til sundet.

Over for fyrskibet på styrbord side lå en ketch. På agterspejlet stod med store bronzebogstaver "Akela af Kjøbenhavn". Tæret af mange timer i solen, tænkte jeg, hun godt kunne trænge til lidt maling. Masterne, der så mørke og triste ud, engang smukke og nylakeret, en slidt og mørnet gummibåd skævt hængende i daviderne og det gamle søgelænder vidnede om et begyndende forfald.



Det flotte cockpit. Fotograf Lasse Sivertsen

Men forelskelsen ulmede i mit ellers temmelig hærdede sejlerhjerte, og for at gøre en lang historie meget kort, blev Akela på en klar efterårsdag overdraget i min varetægt, og jeg kunne tage hende med til Nysted, hvor hun har været igennem flere meget store reparationer.

Kongelig Classic Regatta

VIAkela november 2017

Kongelig Classic udspringer af "Flensburger Regattaen", der blev sejlet 6. september i 1855 i den vestlige del af Østersøen. Her dy-stede lystbåde og erhvervsfartøjer om at vinde et drikkehorn af sølv, skænket af regattaens protektor, Kong Frederik den VII

I 2012 kunne man for første gang siden 1855 genopleve de klassiske sejlskibe stævne ud til regattaen 'Kongelig Classic' – KC 1855. Med genetableringen af denne klassiske regatta binder vi for en kort stund området sammen igen hen over den nuværende grænse og kan tænke tilbage til en tid, hvor Flensborg hørte under den danske krone.

Akelas nye hjemhavn

Nysted er Danmarks sydligste købstad og har en af de smukkeste indsejlinger til byen og Ålholm slot. Her på havnen ligger Akela med ældre lystfartøjer hvis mennesker lider under det samme gen som jeg, at vedligeholde og gøre vores skibe smukke at se på og dejlige at sejle. En kulturarv for vores efterfølgere.

Mit kendskab til KC 1855 fik jeg på en smuk galease fra Augustenborg som i 2013 besøgte Nysted. Ole er arkitekt og havde selv bygget sit smukke skib og med sin hustru deltaget i 2012, hvor regattaen startede fra Flensborg.

Regattaens program

Regattaen gennemføres hvert år den sidste weekend i august og foregår i Flensborg, Sønderborg og Aabenrå med kapsejlad, by- og havnefest for de lokale, turisterne og de mange sejlere, som har de smukke sejlskibe i fokus.

På havnen kan man opleve forskellige maritime legestationer, hvor man kan stifte bekendtskab med for-



Aabenraa 2013 Kaj, Johnny, Peder, Freddy og Bendix

skellige maritime aktiviteter. Er man mere til afslapning, kan man finde en plads i et af teltene og nyde den stemningsfulde musik eller få sig en god bid mad på en af havnefrontens restauranter, mens man nyder synet af de smukke skibe.

Torsdag ankommer sejlerne til Flensborg hvor fartøjerne samles i løbet af dagen. Fredag er der fælles morgenmad og skippermøde kl. 9. Regattaen starter kl. 11 med de traditionsrige sejlskibe efterfulgt med 10 minutters mellemrum af de klassiske sejlbåde ud gennem den smukke Flensborg fjord til målområdet ved havnen i Sønderborg og efterfølgende festligheder.

Lørdag er der igen fælles morgenmad, skippermøde og klargøring, hvorefter alle i samlet trop sejler gennem brofaget og fortsætter turen gennem Alssund op til startområdet, der ligger nordvest for Dyvig indsejling. Der sejles gennem Aabenraa Fjord til mål ved havnen, hvor regattaen efterfølgende afsluttes med præmieuddeling og havnefest.

KC 1855, 2013.

Kongelig Classic Regatta blev i 2013 mit første bekendtskab og på mange måder Akela's ildåb.





Sejladserne i 2013 gik fra Aabenraa til Sønderborg og videre til Flensborg. Første ben fra Aabenraa gik fint med jævn vind og lidt byger. Næsten 100 ældre fartøjer var mødt op til det store arrangement i Sønderborg med bespisning til alle deltagere med morgenmad og aftensmad, socialt samvær og tørsten slukket i hjemegnens kolde fadøl.

Lørdag: morgenmad til skippermøde snakkede vi vejrudsigt. Frisk til hård vind og stedvist regn. Starten bliver rykket fra havneområdet til 3 sm syd fra havnen.

Akela var ikke blevet sejlet meget de sidste 25 år, men til gengæld kendte mange folk hende, da hun var blevet et kendt fast liggende sejlskib nedenfor Bryghuset. For et træskib er det lang tid ikke at være på søen, så en begrundet bekymring for hendes reelle tilstand skulle stå sin prøve.

En spændende styrkeprøve

Mere vind skulle blive en del af prøvelserne for, hvad hun kunne, og i særdeleshed hvad hun ikke kunne, jeg havde sommerfugle i maven og var bekymret for, om alt gik som det skulle. Besætningen og jeg var ikke afprøvet med Akela i dårligt vejr. Turen fra Nysted var sejlet i vindstille og for motor.

Efter første start med de bevaringsværdige ældre erhvervsfartøjer kunne vi mærke, at vinden tog til. De mørke skyer drev ud over kysten, og med sig havde de

Galeasen fra Augustenborg på bagbord halse 2013

regnen, som kom skyllende ind over de mange skibe, hvis krængning snart blev en udfordring for besætning og skib.

Mindre forberedte på det syn af mange sejlbåde, der kom krydsende i et snævert løb, kæmpede vi for at holde klar af de fra bagbord såvel som styrbord kommende konkurrenter, der i rasende fart ofte ikke i tide fik vendt skøjten.

Vinden tog til over i kuling, og med vejrskiftet fik vi voldsom regn, der gjorde det svært at se mere end 100 meter foran sig. Voldsomme vindstød knækkede to af sejlskibenes master, og adskillige sejl blev flænset i stykker.

Mesanen i hovedet

Mesanen kom som fra en klar himmel, da flynderen på faldbarmen brast, og det store sejl landede i hovedet på mig, hvilket gjorde udsynet lig nul. Samtidigt hørte jeg et smæld og så til min skræk, at stormastens styrbord topvant var sprængt en meter over dæk.

Vi fik styr på sejl og mandskab, og vi fik vi vendt til bagbord og sejlet op til sidste mærkerunding, hvor vi på en halv vind til Flensburg sejlede med et tvistet storsejl og fuld genua i mål.

Det kunne have gået rigtigt alvorligt galt.

En våd overraskelse

Søndag tidligt morgen vækkede pumperne mig og vandet fossede ind midtskibs. Akela var sprunget læk! En ekstra pumpe blev lånt af en venlig sejler, og det lykkedes os at bjærge skibet de fem sømil til Egersund bådeværft.

En tør havn

Vinteren kom med et brag den 5. december, da stormen Bodil ramte Danmark. Akela var hjemme i Nysted, da Bodil tømte havnen for vand. Vanddybden i havnen er til daglig 3 meter og vi stikker 2,85. Hun lagde sig ind til kajen og fulgte med ned i den bløde bund, indtil lønningen kom ind under den vandretgående spuns med 75 cm vand i havnen. To dage efter, den 7. december kom vandet retur, og Akela blev hurtigt spændt fast under spunsen, som hun hvilede under. Først da vi med motorsaven fjernede det fængslende moletræ, kom hun fri. Det var i sidste øjeblik, før skandækket blev trykket i stykker. En omfattende restaurering efter regattaen og stormen Bodil tog sin start på Rødby havn bådeværft i januar 2014 og strakte sig over 2015.

Rødby havn bådeværft

På den igen i 2016

I 2016 blev vi klar til at prøvesejle efter restaureringen



Akela på værft i Rødby Havn



Afmontningen af salinger og epoxylinning

og deltog ved den lejlighed i Svendborg DFÆL sommerstævne.

For igen at deltage ved KC 2016 sidst i august søgte jeg derfor besætning til Akela. Ny stævn og bovspryd, renoverede master og bomme med ny rigning. Den gamle maling på fribordet var brændt af, Akela var blevet slebet og malet og skylights lakeret de 12 gange som foreskrives, bunden eftersat, primet og bundmalet.

Det lykkedes i tide, og da vi gjorde klar til afgang, var der ingen tvivl. Besætningen, vejret og humøret var fantastisk med Catja, Morten, Leif, Bo, Niels, og Maja ombord. Akela var i topform. Forventningsfulde var vi, da starten gik mod Sønderborg. Let vind er ikke vores mærkesag på en 46 tons sejlbåd, hvilket vi med taktisk snilde forsøgte at ændre på.

Luften kom tilbage frisk ind agten fra, og vi fik bommet op gennem feltet til lidt før mærkerundingen, hvor hovedfeltet lå lidt agten for. Under bomningen fik storskødet fat under døren til nedgangen, løftede den fint af hængslerne og kastede den smukke teaktræsdør overbord.

En hurtig beslutning skulle der til. Vi ligger godt, og kun få konkurrenter er foran os, men mærkerundingen får os på arbejde. I frisk vind og på hårdt kryds kommer der vand på dækket. Mangory, den tyske ketch ligger 100 meter agten for os, og den tyske 8 meter lidt foran næste mærke.

På læns ned gennem udsejlingen fra Flensborg fjord går det afsted til kosten, hvor vi bommer over til hårdt kryds op til mål i Sønderborg. Ved mærkerundingen får





Med Carl Mangor på slæb til startområdet

vi ikke klargjort bagstaget til luv. Bommen kommer med et smæld så rig og stormast bliver spændt så hårdt, at mellem og undervants sallinger knækker. Vi fortsætter til Sønderborg på styrbord halse, hvor vi lige når at få købt noget epoxy inden lukketid, så vi kan reparere sallingerne. Om lørdagen er vejret for hårdt, og sejladserne bliver aflyst, men festlighederne kan vejret ikke forhindre!

Kongelig Classic regatta 2017

Kongelig Classic Regatta 2017 blev sejlet i strålende sol, frisk vind og en oplagt besætning som var klar til at vinde pokalen. Vi forberedte os torsdag på den lokale Beach bar med tysk øl som jo er en væsentlig bestanddel for overhovedet at kunne koncentrere sig mellem sejladserne.

KC 1855 blev i 2017 igen en fantastisk oplevelse. Vi havde besluttet at sejle tidligere, så vi fik tid om

torsdagen til at besøge Robbe & Berling yacht museum i Flensborg.

Med en nypoleret bund og en kampklar besætning sejlede Akela op gennem feltet på jagt efter at slå den tyske 8 meter. Allerede ved første mærke lå vi nr. 2 ud af ca. 50 fartøjer, og rorsmanden på 8-meter båden fik hold i nakken af at holde øje med os, da vi nærmede os og en overgang kun var 50 meter efter ham.

Vinden aftog en smule ved næstsidste mærke, og det blev læns resten af turen til mål i Sønderborg. Akela fører ikke spiler, men det gør 8-meteren, og det vandt han på. Vi havde ikke en chance, så han kom i mål med fire minutters respit. Vi havde sejlet rigtigt godt og 8-meteren ventede på os for at komme på siden af Akela, fortøje og lykønske os for en spændende sejlads. En frisk bemærkning og et smil kom der også fra tyskeren, – vejrudsigten i morgen umuliggør spilersejlads.

En kæp i hjulet

Næste morgen, lørdag er vi klar til at sejle op gennem Allsund til startområdet, og besætningen vil til at tage fortløjningerne. Akela sættes i gear og intet sker. Gearkassen er gået hjem og det beslutter besætningen også at gøre. Mytteri? Nej, men vi kommer ingen steder. Efter at have stået på dækket og set sejlerne forsvinde gennem broen beslutter vi, at Bo og jeg bliver ombord og undersøger hvad f....vi kan gøre, og gutterne tager toget hjem.

Den lokale Marineforhandler i Gråsten har en brugt Borg Warner til 12.000 kr. Den passer måske. Google er et vidundermiddel, og jeg finder hurtigt ud af, at den ikke passer. I hengemte mapper i dokumentskabet finder jeg en faktura fra 1999. Her har de renoveret Borg Warner-gearkassen, taget den ud og sat den i for 10.400 kr. med ny oliepumpe.

Mandag morgen ringer jeg på det nummer, firmaet har i København. Erik kan godt huske, da hans far Richard, som nu er død, og han selv besværligt fik den ud, men endnu mere besværligt fik den i igen. Erik kunne ikke hjælpe, men han kendte en som måske kunne. Et firma i Odense, hvis ejer også var død, men måske var der nogen, som kunne hjælpe. Det var så en anden Richard en tidligere ansat som kendte alt til Borg Warner og ham fik jeg mobilnummeret til. Mogens var lige kommet hjem fra en sejltur over Biscayen og skulle videre fredag til Spanien på ferie. Jeg fortalte Mogens, at vi var låst i



Maskinmester Bo Pedersen kom på arbejde



70 kg Warner på dæk klar til at komme på plads



Skippermøde

Sønderborg, og at han havde nøglen, og om ikke nok han kunne få tid til at hjælpe. Først nej, ingen reservedele i denne uge, vent til om tre uger efter min ferie. Jamen, hvis Bo og jeg river kassen ud og kommer hjem til dig, vil du så ikke nok bare kikke på den, så vi kan få en diagnose på problemet.

OK, sagde Mogens jeg bor i Nyborg, kom i eftermiddag.

Bo er sådant et menneske, at når noget ikke virker, så får vi det til at virke. Vi mangler specialværktøj. Omklædning til løb, 2,5 km til Stark, købe værktøj, retur til Bo som afmonterer gear, stævnør og motordel fra hin-





Bendix, Leif, Flemming, Bo, Niels, Mogens og Nicolai nu med »tatoering«

anden. De 70 kg gear hejses i talje på storbommen op af hullet fra maskinrummet. Løb til Eurocar for at hente bil, gearkassen ind i bagagerum, afsted til Nyborg.

Mogens har et klinisk rent værksted. Super lækkert med gulvhejs, som Warner (navnet på min nye gearkasse) kommer op at ligge på. Som på et operationsbord bliver fire skruer afmonteret, og en måneformet pal sidder forkert. Kun set et par gange før, tager Mogens palen og giver den to kørnerprikker, sætter den i og skruer de fire skruer i. Så virker den igen de næste mange år. Tak, vi var ovenud lykkelige.

Der er så mange ting, som kan ske. De udfordringer man møder, og de mennesker man løser dem sammen med, men ikke mindst tilliden til, tillid til at det løser sig, når vi tror på det og arbejder for det. Det skaber fællesskaber, venskaber og glæde.

KC 1855 har i de år, vi har deltaget, i den grad givet os udfordringer, men jeg ville ikke være foruden, for vi har mødt så mange fantastiske mennesker, og uden dem var den glæde der ikke.

Vi håber at se jer til KC 1855 i 2018.

*God vind
Akela*



*Vinderen af første
sejlads 8 mR på
siden af Akela*

Frederikshavn Træskibslaug

Foråret er lige rundt om pynten

Nu er sæsonen startet med tilrettelæggelse af sommerens fornøjelser, mulighederne er mange, men igen – hvordan har vejret tænkt sig at blive, vidste vi det, så ville alting være nemmere, men uanset vejret så er der nogle ting vi SKAL ...

I 2017 var Rønnerhavnen blevet en del af Vild med Vand – Havnens dag sammen med ca. 50 andre havne i Danmark. Vi havde en kanondag med masser af aktiviteter for børn og voksne.

Nu i år er vi igen med i Vild med Vand dagen, som er den 9 juni. I år er der ca. 100 havne med, og allerede efter vort første tilrettelæggelses møde ser det ud til at blive en event der vil overgå alt, og her i det maritime Frederikshavn er der uanede muligheder.

Vild med Vand 2017

Allerede her i skrivende stund er der linet op til at Martec laver demo med redningsflåde – overlevelsesdragter – LRB båd – pyroteknik – opsamling af folk i vandet – sejlads med trollebåde – sejlads med vore træskibe – hoppeborg i form af et piratskib – stigevogn med 36 m. høj brandstige – veteranbrandbil – krabbevæddeløb – måske "gå i bolde" på vandet – kræmmermarked med langt over 100 krejlere – havnens spillemandsorkester og meget andet godt for store og små. Så igen – vejret – normalt er der op til 5000 besøgende på en sådan dag, hvis solen skinner.

Jeg har som tovholder for arrangementet shanghaiet landets mest populære borgmester, Birgit S. Hansen, til at holde åbningstalen og starte det hele op kl. 10.00 med pomp og pragt.

Så er der dømt marked på Rønnerhavnen

Igen-igen-igen, så ville det være en glæde at byde nogle skibe fra DFÆL velkommen en sådan dag men det skal vi nok ikke gøre os forhåbninger om, der er jo meget

laaaaaangt til Frederikshavn.

Ellers må jeg indrømme – her i en lukket kreds – vi har kørt lidt dead slow vinteren over, men nu er vinteren snart overstået, foråret nærmer sig. Så samles alle om slibning – lakering – bundmaling – søsætning – prøvesejladser – og så det store samtale emne, hvor skal vi sejle hen?

Det her glæder vi os til: ud at sejle

I skrivende stund, så er det igen den svenske skærgård der trækker. Det er næsten et must, nogle vil derover, andre snakker Limfjorden, jeg selv påtænker en tur til Middelfart – håber på selskab nedover, men vi ser. Igen er det vejret der afgør de fleste af vore sejlture ...

Herfra det nordlige ønskes alle en god kommende sæson.

Hilsener Birger



Vild med Vand 2017

Jubilæumsbåde 2018

Det hører til sjældenhederne, at vi blandt årets jubilæumsbåde må mere end et århundredskifte tilbage. Det er tilfældet i år, hvor vi må tilbage til 1898. Her kan vi glæde os over en 120-årig, der sejler endnu. Spray fra Holbæk har stået distancen. Imponerende indsatser fra såvel den tidligere ejer Helge Møller, der var æresmedlem af DFÆL, samt Simon Bordal der med stor omhu har traditionaliseret den aldrende Lynæs-jolle. (Se i øvrigt artikel andetsteds i bladet)

7mS-båden Victoria runder de 100 år. Den er tegnet af Witt og bygget på Kalundborg Skibsværft. Victoria er gennem flere år godt beskrevet i dette blad. I 2017 modtog Victoria Harpunloggen som anerkendelse af den stor indsats ejeren har stået for. Det kan også nævnes, at den lige har prydet forsiden på det engelske magasin Classic Boat, suppleret af en artikel om dens historie i Vidar Illums families eje.

Spidsgatterens status som bådtype skinner også tydeligt igennem dette år. Ikke mindre end 13 af slagsen er der med på listen – og i meget forskellige størrelser. Fra Bergs lille Ole-båd med en overalltlængde på bare 5

meter, over 30'ere og 38'ere til 45'eren Callina, der med sine næsten 10 meter, var et stort fartøj i 1938.

Denne bådtypes udbredelse illustreres også af, at provinsen er godt repræsenteret, når man kikker på byggesteder. Det er især de mange værfter udenfor Københavnsområdet, der gør sig gældende.

Et par kuttere er der også på listen. 7-meter Cruiser-Raceren Maren Louise runder 70 og er et eksempel på den stadige udveksling af lystbåde omkring de skandinaviske farvande. Maren Louise er bygget på det endnu virksomme Holmen Yachtværft oppe i Oslofjorden.

W-båden Outlaw hører til sjældenhederne. En utrolig smuk båd, tegnet af Wedell-Wedellsborg i 1935 og kun bygget i et antal af 15 gennem den sidste halvdel af 1930'erne. Klassereglerne var yderst snævre og med undtagelse af et par stykker er alle W-både bygget hos Nordbjærg & Wedell. De meget homogene fartøjer var samtidig hurtige og blev derfor en stor succes på kapsejlsbanerne. Det har uden tvivl taget hårdt på de spinkle både. De er stille og roligt gået til, og Outlaw er antageligt den eneste tilbageværende af typen.



Kragejollen Spray bliver i år 120 år gammel. Her er den fotograferet på Svanemøllebugten i 1880'erne. Skorstenen i baggrunden er »Minareten«, der står et godt stykke inde på land nu

Navn	Type	Konstruktør	Byggested
1898 120 år Spray	Kragejolle	Ukendt,	Julius Poulsen, Frederikssund,
1918 100 år Victoria I	7mS	A. Witt	Kalundborg Skibsværft
1928 90 år Fylla	Spidsgatter	J. Svendsen	Andersen, Frederikssund
1938 80 år Bonzo Callina Kuling Ohøj Outlaw Rollo Run Skum Zita	Spidsgatter 45m ² Spidsgatter 38m ² Spidsgatter Spidsgatter W-Båd 38m ² Spidsgatter Ole-Båd Spidsgatter 38m ² Spidsgatter	G Berg M. S. J. Hansen Aage Utzon Knudsen G. Berg E. Wedell-Wedellsborg Aage Utzon G. Berg G. Berg Aage Utzon	Skælskør bådeværft Bådebyggermester Hansen, Nyk. Falster Jyllinge Bogense E. Nordbjærg, København H. Lunds Skibs og Bådebyggeri John Madsen, Strandhuse, Svendborg Ukendt Sørensen og Dyrskyødt, Aalborg
1948 70 år Gipsy Hejmdal Maren Louise My Påfuglen Susan Teisten Ventus	30m ² Spidsgatter Chalup 7 m. Cruiser-Racer 30m ² Spidsgatter Nordisk Folkebåd 30m ² Spidsgatter Spidsgatter Øresundskrydser	M. S. J. Hansen Ukendt Henrik Robert Aage Utzon Nordisk Konstruktion Aage Utzon G. Berg Robert Jensen	Brdr. Nielsen, Nyborg Orlovsværft Holmen Yachtværft, Asker B. Groth Hansen, Næstved Bådeværft Børresens Bådebyggeri, Vejle C.B. Andersen, København Priis Sørensen, Glyngøre Frems bådeplads, København

Generalforsamling

Indkaldelse til Generalforsamling søndag d. 25. marts, kl. 14.00 (frokost fra kl. 12.00)

DFÆL generalforsamling 2018 afholdes på Hotel Ærø i Svendborg.

Hotel Ærø, Brogade 1-3, 5700 Svendborg

Før generalforsamlingen er der mulighed for at nyde en klassisk frokost på det hyggelige hotel på havnen i Svendborg.

Menu: Klassisk frokostbuffet incl. kage,
Pris: pris 168,-/ pers (afregnes ved ankomst), Drikkevarer købes separat.

Ønsker man at deltage i frokosten er der bindende tilmelding til medlem@defaele.dk senest 12.marts. Deltagelse til generalforsamlingen kræver ikke tilmelding Dagsorden til Generalforsamlingen vil være at finde på www.defaele.dk senest 12. marts.



Dagsordenen:

1. Valg af dirigent.
2. Godkendelse af bestyrelsens beretning for det forløbne år.
3. Planer for det kommende år.
4. Godkendelse af det reviderede regnskab samt næste års budget
5. Behandling af indkomne forslag.
6. Fastsættelse af kontingent for det kommende år.
7. Valg af formand.
8. Valg af 2 bestyrelsesmedlemmer.
9. Valg af 2 bestyrelsessuppleanter.
10. Valg af revisor/revisorsuppleant.
11. Eventuelt.



I sidste nummer af Klassisk Træbåd annonceredes en udskiftning på formandsposten, da Catja Beck-Berge ikke modtager genvalg.

Tillige ønsker den tidligere formand og mangeårige bestyrelsesmedlem Ove Juhl ønsker at træde ud, så der er lagt op til nogen udskiftning i DFÆls bestyrelse.

Er du et formandsemne – eller kender du et? Måske bestyrelsesmedlem eller suppleant? Foreninger driver ikke sig selv, og med bare en beskeden indsats, kan du være med til at sikre en fortsat og forbedret indsats for vore gamle fartøjer. Giv bestyrelsen et praj – og allerhelst: mød op den 25. marts i Svendborg .

Velkommen til nye medlemmer i DFÆL

Leo Dyppel Nygaard Frederiksen	2770	Kastrup
Karl Bachmann	4000	Roskilde
Finn Lassen	5700	Svendborg

Middelfartjollen, Jolle

Chris Larsen	5500	Middelfart
--------------	------	------------

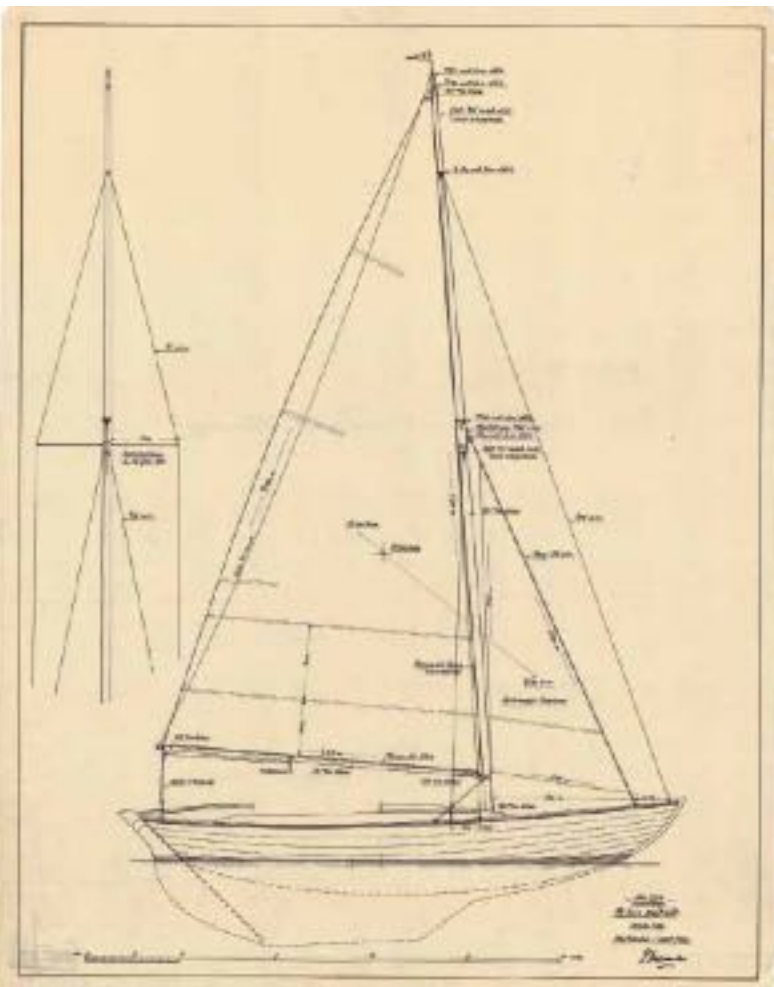


Juniorbådens historie

En af de første danske "entypebåde" "Mågen", som Alfred Benzon (1855-1932) konstruerede i 1910, blev starten på "den lille sejlsport", hvor mange ikke formuen- de danskere fik muligheden for at få udlevet sine drømme samt få nogle skønne oplevelser langs de danske kyster. – Der var dog fortsat et stort behov for, at

sejlsporten også blev mulig for de helt unge sejlere, og i Kongelig Dansk Yachtklub (KDY) kom inspirationen i 1920-erne fra Sverige, hvor man i en del år havde puslet med tanken om at etablere en Juniorafdeling ved implementering af en "Pojkbåt". I 1913 udskrev Göteborgs_Kungliga_Segelsallskap (GKSS) en konkurrence om en "udlodningsbåd" i selskabets juniorafdeling, og af de tre indleverede forslag valgte man Jan "Janne" Jacobs- sons forslag med pojkbåten "Rymlig". – De første 15 både blev imidlertid først ordret i oktober 1927 til levering i maj 1928, så det vil vi betegne som det retmæssige fødselsår for denne bådtype, selvom den først i 1939 bliver benævnt "Stjärnbåten" af Svenska Seglarförbundet og antaget som entypebåd. – I 1920-erne diskuterede man i KDY mulighederne for fremtiden for juniorerne, og "på et Medlemsmøde (i 1927) gik Fuldmægtig Sv. Aage Jøhnke stærkt ind for Oprettelsen af en Juniorafdeling for derigennem at tilføre Klubben Ungdom. Man havde fundet et Par velegnede Juniorbaade, som kun kostede ca. 1800 Kr. Stykket. Et Udvalg blev nedsat (om Juniorbevægelsen se den særlige Redegørelse senere). Paa Klub- bens Generalforsamling den 10. December (1927) vedtoges det at give Bestyrelsen Bemyndigelse til forsøgsvis at oprette en Juniorafdeling". – Den navnkundige bagerme- ster Valdemar Nielsen var også medlem af udvalget, og under en sommertur til Göteborg i 1927 studerede han GKSS' meget aktive juniorafdeling, og han må have fået en meget positiv oplevelse, for han havde en lille spejl- gattet båd "Eidem" – tegnet af konstruktøren Erik Salander – på slæb, da han kom hjem. – De første 4 nybyggede både, der var bygget efter en modificeret tegning af den samme konstruktør Erik Salander * 27.10.1883 † 15.12.1957, blev søsat 1. maj 1928. – Bl.a. blev kølvægten reduceret med 100 kg til 275 kg.

Fra 1930 og fremefter indføres Juniorbåden i mange danske sejlkubber, og efterhånden blev bådtypen udbredt til hele Danmark, og den blev dermed "redskabet" til at lære såvel godt sømandskab som





kapsejlsregler. Den har ligeledes været med til at give en masse skønne oplevelser og godt kammeratskab med andre juniorer i sejlklubber og blandt private sejlere, ligesom mange sejlere har fået spændende ture i såvel danske som udenlandske farvande. – Omkring 80 sejlklubber har i kortere eller længere perioder haft Juniorbåde, og Hellerup Sejlklub (HS) har rekorden med i alt 39 både over en næsten 50-årig periode. – Det er i dag velkendt, at størstedelen af danske sejlere – herunder elitesejlerne – har fået deres grunduddannelse indenfor sejlsporten i en Juniorbåd, og langt de fleste har af samme grund fortsat en helt speciel passion for Juniorbåden. – Hvad ikke mange ved er, at Danmarks største sejlerikon Paul Elvstrøm startede som junior i

Koncentration ved rundingen af to-kosten

Hellerup Sejlklub i sommeren 1940 og fik hele grunduddannelsen som sejler i Juniorbådene.

Der er siden 1928 og frem til 2010 bygget ca. 435 Juniorbåde, hvilket fremgår af tabellen (foto-02), og grunden til, at der er noget usikkerhed om antallet er, at der er sket "omregistreringer", kassationer o. lign., og så er der adskillige både, der aldrig fik målebrev, og dermed forblev de "uklassede".

Bådene er blevet bygget af såvel professionelle bådebyggere/skibstømrere som af privatpersoner i alle aldre. – Disse fem værfter byggede godt en tredjedel af bådene (i alt 133 af i alt ca. 435):



Sydhavnens Bådebyggeri, Horsens	45 både
Silkeborg Bådebyggeri, Silkeborg	34 både
Aage Walsted, Thurø pr. Svendborg	23 både
H.P. Petersens Baadeværft, Nyborg	21 både
A. Jensen & Søn, Roskilde	10 både

og andre værfter og professionelle hhv. private byggede 1 til 7 både. Flere af bådene er blevet bygget af unge "hobbybyggere", der ønskede at få en billig "drømmebåd", og i flere sejlkubber byggede medlemmerne en eller flere både, som skulle anvendes til uddannelsen af klubbens juniorer.

Omkring 1947 var antallet kommet op på 120 både, jævnt fordelt over hele landet. Desværre var disse både ikke alle så ensartede, som man kunne ønske. Dette havde forskellige årsager som f.eks. unøjagtighed fra bådebyggerens side, men oftest dog fordi de forskellige private bygherrer ønskede at prøve noget nyt. – Dette havde imidlertid også i større eller mindre grad indflydelse på resultatet, når man mødtes til kapsejladser, så derfor startede man i KDY-regie et arbejde for få etableret officielle målebrev, som klubbernes repræsentanter/målere skulle have ansvaret for. KDY udstedte allerede på dette tidspunkt "Måle- og Klasseficieringsbeviser" til både i andre bådklasser, så det er en gåde, hvorfor dette

"system" ikke allerede var gældende for Juniorbådene, og ingen har kunnet give en plausibel forklaring på dette skisma.

Ved de danske og svenske sundklubbers juniormøde i Hellerup i april 1947 fremlagde HS et forslag til bygge- og kontrolbestemmelser for juniorbåden. Forslaget

»Store P« var en legendarisk juniorleder gennem flere generationer.



blev efter diskussion godkendt af samtlige tilstedeværende klubber med undtagelse af KDY's repræsentant, der udbad sig længere betænkningstid. KDY havde dengang alle rettigheder til tegningerne og derfor det sidste ord i sagen. I løbet af sommeren og efteråret 1947 redigerede KDY og HS i fællesskab det oprindelige forslag, og det endelige resultat forelå ved årsskiftet. Når en juniorbåd for fremtiden skulle bygges, fik bådebyggeren nu sammen med tegningerne, der i hvert enkelt tilfælde skulle rekvireres gennem KDY's sekretariat, udleveret en byggebeskrivelse, der ganske nøje skulle følges, hvis båden skulle have anerkendelse som KDY juniorbåd og tildeles klasseattesten.

Da "Store P" (Hellerup Sejlklub's juniorleder Arne G. Pedersen) var en af hovedkræfterne bag dette projekt, bringes der i maj-nummeret af Junior-Jollen i 1948 en liste med numrene på alle de både, som man havde sporet, og i maj/juni 1948 bliver de første målebrev udstedt af KDY. I august 1950 gør man status med det chokerende resultat, at kun 75 ud af 165 både er i orden, så der var generelt store problemer med mål og tolerancer.

De klubejede og privatejede Juniorbåde havde siden starten i 1928 sejlet kapsejladser mod hinanden i de samme løb, men i 40-erne blev man meget opmærksom på, at 2-3 velvoksne sejlere i privatejede både kunne være overlegne overfor tre juniorer i klubejede både, så derfor blev dommerne i sejlkubberne mere opmærksomme på dette

problem. – Under en kapsejlad i Københavns Amatørsejlkлуб i 1951 var en dommer overbevist om, at det var Hellerup Sejlkлубs både, der overtrådte reglerne, og han indkaldte derfor til møde om dette. Det viste sig dog, at det var privatejede Juniorbåde, der havde "snydt" den uheldige dommer, og "Store P" klarede frisag, hvilket skabte stor moro blandt de mange juniorer i Hellerup Sejlkлуб. – Det viste sig dog, at sagen ikke dermed var slut, og først efter seks år blev sagen afsluttet ved, at man i Dansk Sejlunion (DS) besluttede at "dele" klassen i klubejede "Juniorbåde" og privatejede "KDY-15 m²", og i 1957 indføres sidstnævnte "typebetegnelse". I forbindelse med dette bliver det besluttet, at alle privatejede Juniorbåde fremover skulle have en "streg" eller "bjælke" under "J" i nummeret, så alle – også dommerne – kunne se, om det er en klubbåd eller en privatejet båd, der deltager. – Dette var en beslutning, som Danmarks sejlmagere naturligvis var meget glade for, for den betød jo, at alle storsejl altid fremover skulle runde en sejlmager, når en klubbåd overgik til en privat ejer, og det gav klingende mønt for et par "streger".

En kreds af aktive juniorbådssejlere startede under



De privatejede juniorbåde fik en vandret bjælke under J

landsstævnet i Ebeltoft 1963 »Junior-bådsklubben« med det formål at samle Danmarks privatejede juniorbåde, at gøre bådene ens samt at medvirke til en udvikling af klassen. For at leve op til dette formål og for at øge interessen for juniorbåden blandt private foreslog klubben, at der inden for denne bådtype blev startet årlige kapsejladser om danmarksmesterskab. Dette godkendte Dansk Idrætsforbund på den betingelse, at bådene var private, og at navnet ændredes til »K.D.Y. 15 m²«. Ordet juniorbåd måtte ikke benyttes om de private både, men skulle for fremtiden kun betegne klubbådene. K.D.Y. gik med på disse betingelser, men under forudsætning af, at tegninger og byggebestemmelser ikke ændredes, men nøje holdes i overensstemmelse med de til enhver tid gældende for K.D.Y. juniorbåden. Der blev derefter, efter forslag fra de private ejere, nedsat et udvalg, som reviderede byggeregler og klassebestemmelser. Resultatet blev de omtalte tegninger og beskrivelser af 1. maj 1964, som nu alene er gældende. Ved landsstævnet i Horsens i 1964 blev der for første gang afholdt danmarksmesterskabs-kapsejladser for K.D.Y. 15 m². I forbindelse med stævnet holdt klubben et møde, hvor man blev enige om det nye navn »J-klubben« med undertitlen »Special-klubben for K.D.Y. 15 m²«. I forbindelse med mødet blev der valgt ny bestyrelse, som skulle udforme bestemmelser til en bedre kontrol af bådene og udarbejde et forslag til klubbens love. Da K.D.Y. senere på året annullerede danmarksmesterskabet på grund af for store uregelmæssigheder ved bådene, var en indsats fra »J-klubben« med hensyn til kontrolmålinger endnu mere påkrævet, og i foråret 1965 blev K.D.Y. 15 m²-ejere gennem »Sejl og Motor« kraftigt opfordret til at bringe deres både i overensstemmelse med de gældende regler. Ved danmarksmesterskabet i forbindelse med landsstævnet i Skælskør 1965 afholdt klubben sin generalforsamling. Bestyrelsens lovforslag blev fremlagt og godkendt, og forslaget angående kontrolmåling af sejl og rig (se under: Betingelser for at deltage i DM for K.D.Y. 15 m²) blev ligeledes vedtaget. Ved den følgende kontrolmåling fandtes kun mindre uregelmæssigheder, der nåede at blive rettet inden sejladsernes begyndelse, således at man kunne afvikle en række fair sejladser og kære et





Danmarksmesterskaber i Juniorbåden 2017 holdtes samtidig med DFÆLS stævne i Skælskør

værdigt danmarksmester-hold.

Kilde: J-Klubbens publikation udgivet 1966

Der deltog 26 både ved Danmarksmesterskabet i Skælskør i 1965, og det første officielle DM blev vundet af Hellerup-mandskabet Jens Nørgaard, Ulrik Brock og Claus Netterstrøm i J-332.

I 1960-erne stiger antallet af nybygninger eksplosivt og bådtypen er blevet fantastisk populær såvel blandt ungdommen som de lidt ældre sejlere. Dette betyder, at antallet af deltagende både stiger ved Danmarksmesterskaberne og også ved de lokale kapsejladser rundt om i landet deltager flere både.

I slutningen af 60-erne diskuterer man i klubberne mulighederne for at finde en ny og bedre "Juniorbåd" blandt de mange glasfiberbåde, der er kommet på markedet, da man bl.a. mener, at det ved en "lettere vedligeholdelse" af bådene vil være muligt at fastholde flere juniorer, og "Ynglingen" og "6-0-6" blev valgt. På trods af denne udvikling forsøgte man at "redde situationen" ved at få etableret en produktion af juniorbåden i glasfiberarmeret polyester (GFP), og efter flere års diskussion ansøgte man DS om tilladelse til dette. J-klubben havde kontaktet Ejvind's Bådeværft i Rantzaustræde ved Svendborg, og værftet indvilligede i at fremstille en støbeform over en nyere

træbåd. – J-Klubbens formand Børge Dammand udlånte beredvilligt sin båd J-358, som han i 1974 vandt Danmarksmesterskabet i, og den blev anvendt som en såkaldt "masterplug" efter hvilken alle nye støbeforme skulle fremstilles, og der blev udarbejdet et sæt bygge/produktions-bestemmelser specielt til GFP-bådene.

– Endvidere skal værfter, der ønsker at fremstille Juniorbåde i GFP, fremover autoriseres af DS. Efter godkendelsen fra DS går man i 1977 i gang med projektet, og den første prototype udstilles i efteråret 1977 på bådudstillingen i Bella Center. – Det viste sig imidlertid, at de første 2 skrog, der var blevet produceret ikke overholdt målene, så man måtte straks i gang med at modificere formen, hvilket forsinkede søsætningen af den første GFP-båd J-405, der overholdt målene og dermed kunne blive klasset.

På trods af den store popularitet, som Juniorbådene havde opnået i 1960-erne blev de andre nye GFP-bådtyper skæbnet for Juniorbådernes favoritværdighed i sejlkлубberne, og det faktum, at der ikke på et meget tidligere tidspunkt var taget initiativ til at få implementeret en GFP-version af Juniorbåden, havde således været medvirkende til, at sejlkлубberne i mellemtiden havde valgt andre alternativer – det var slut med succesen. – I takt med at andre bådtyper implementeres i sejlkлубberne først i 70-erne, bliver Juniorbådene i slutningen af 70-erne udfaset i klubberne, d.v.s. længe inden GFP-Juniorbåden er klar på markedet.

Der er i dag registreret ca. 75 "aktive" både (træ/GFP) i Danmark, hvoraf nogle dog kræver en større eller mindre renovering, før de igen kan være sejlene, og i Tyskland er ca. 50 både registreret, men standen kendes ikke. Der er nogle få i Holland og 3-4 i andre lande.

Udover kapsejladser har Juniorbåde også været anvendt til tusejladser. Trods bådens knappe plads har man i såvel klubberne som blandt private anvendt bådene til korte eller længere ture i både de danske farvande, og til vore omkringliggende lande. Som eksempel var Hellerup Sejlklub fra 1938 til midt i 80-erne hvert år på sommertur med 10-12 både i danske eller svenske farvande, og juniorerne var med enten en eller to uger. Hvis turen gik til Jylland, fik man fragtet Juniorbådene med et af DFÆLS'

kystfragtskibe som dækslast, som i fordums tid besejlede de danske provinshavne, og når sommerturen var til ende, blev Juniorbådene på samme måde fragtet tilbage til København. Dermed fik alle nogle dage til at nyde sommerturen i fulde drag. Turene var altid tilrettelagt, så der blev mulighed for at deltage i de lokale hovedkapsejladser, hvilket de lokale sejlere og klubber altid satte meget stor pris på. – Ved Danmarksmesterskaberne var det helt naturligt at sejle til og fra, da trailere dengang var et helt ukendt begreb. På den måde blev deltagelsen i mesterskaberne i mange tilfælde også en del af familiens sommertur, som var helt afhængig af vejr og vind.

Mange private har berettet om skønne ture med hele familien i de danske farvande, og der er også flere eksempler på sejlere, der har været på længere ture til Norge, Sverige, Finland og Tyskland og en enkelt sejler har været ad de europæiske floder og kanaler til

Middelhavet og retur til Danmark. Det er naturligvis spørgsmålet om, hvor meget plads og komfort, som man kræver, men der er flere eksempler på, at forældrepar med to børn har haft skønne ferieture på 2-3 uger i deres Juniorbåd. – Det er helt klart, at sejlernes krav til komfort siden 60-erne er hævet betydeligt, og dette kan have været en betydende faktor for bådens dalende interesse, selvom Juniorbåden fortsat må betegnes som en rigtig god og sikker "daysailer".

Lystfartøjsmuseet i Hobro ejer J-284, som man i en del år har haft udstillet, og Danmarks Museum for Lystsejlad har i mange år haft J-186 hhv. J-99 blandt de ikke udstillede effekter, men man planlægger nu at få minimum en af bådene og flere andre Juniorbådseffekter med på en særudstilling på Frederikssøen i Svendborg for at fejre 90-års-jubilæet for søsætningen af de første fire både i 1928.



ONE OFF KUTTER VIBEN

Størrelse: Længde 10 m x bredde 2,5 m x dybgang 1,6 m.
Tegnet af Vind Hansen. Bygget i 1962 af Knud Olsen, Bandholm i CUBA mahogni på egespant. Står i blank mahogni. Med blykøl. Ruf og cockpit er af massiv teak. Teaktræs dæk, ny Sole 17 HK motor, 2012. Skrueaksel og max prop propeller. Rulle forstag sejl fra 2012. Ny el. Installation 2012 med 3 stk. 70A batterier. Navigation GARMIN GPS MAP

7205.Viben har vundet præmie for god bevaring i 2014 og 2015 i foreningen "DFÆL". Den står i perfekt og sejlklar stand.

Pris: 110.000 kr.
Kontakt: Bent Pedersen
Mobil 20 45 50 68
maritime-stores@pc.dk



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 komfortable køjer, separat toilet, ståhøjde til midtskibs. Trykvand i pantry og på toilet.
Forsynet med en Yanmar 3YM30, 30 hk, gået 900 timer. 60 liter rustfritål dieseltank.
Meget velholdt – altid stået indendørs om vinteren.

Udstyrsliste og billeder frem-sendes gerne.
Pris: 154.000 kr.

Mogens Holm:
e: mh@mogensholm.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 simple at arbejde med.

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



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS 1000 og 3060
3000 fugemasse til
alt træ og glas



Limning

TDS 100 serie af hardener og
epoxyresin til limning
af træ og andre
materialer



Reparering

TDS 1000 serien til effektiv
og hurtig reparation af
skader på træ og andre
materialer



Vindtæt

Special epoxy TDS 1000 serien
for en vindtæt og
fugemasse, samt fugemasse
af høj kvalitet

**WEST
SYSTEM**
BRAND

Professionel epoxy til bådfolket!



Det mest alsidige epoxy system.

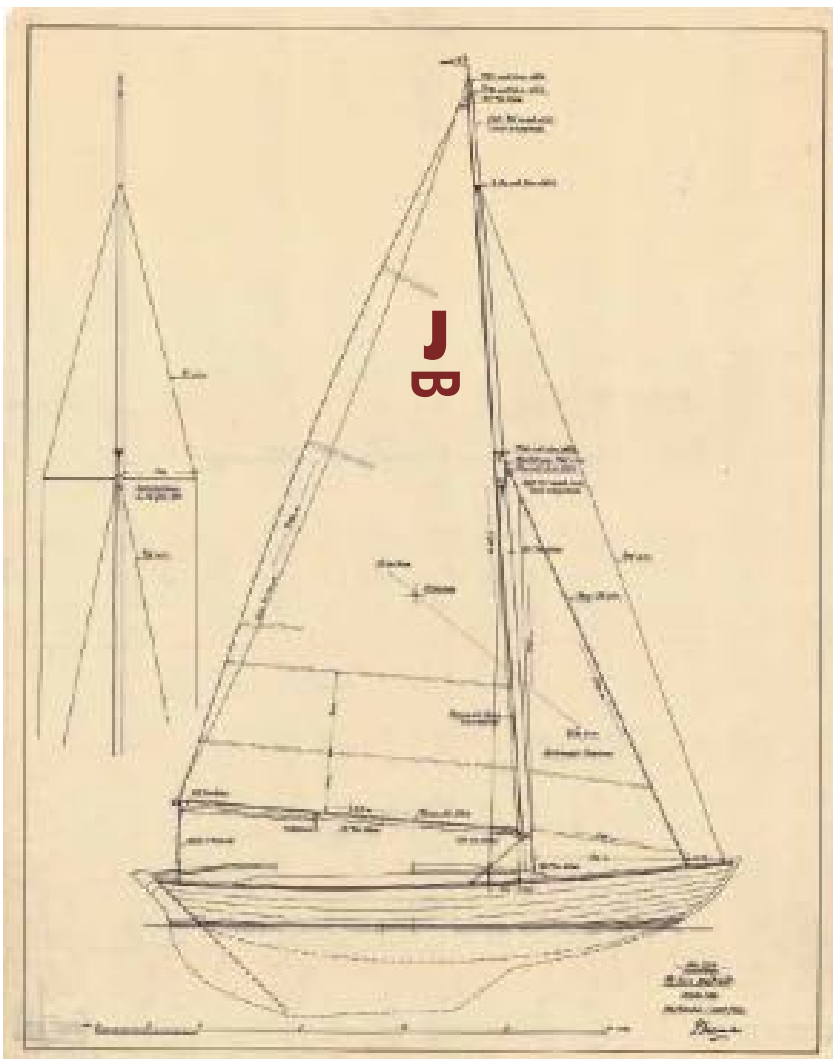
Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

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

Fakta:

En dommer i KAS opdagede til en sejlads i 1951, at to private juniorbåde havde en besætning på kun to mand. Klubberne havde aftalt, at der i deres Juniorbåde skulle være tre ombord, så efter seks års diskussion blev det i 1955 i Dansk Sejlunion besluttet, at en streg under J fremover skulle indikere forskellen på en klubbåd og en privat båd.



Månedens fugl, spøgefuglen, har pippet redaktøren i øret, at man i nittenhundrede og grønlankål besluttede, at man skulle føre et liggende B under J'et i sejlet, hvis man havde sin mor med som gast... -ba

BAG HÆKKEN

ISSN 1902-0163