



**Bombus
er blevet
flyvende**

**Idyl 7mR
kommer
tilbage**





Nr. 135, maj 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 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

Bendix Sandfoss Laxvig

Stubberupvej 44
4880 Nysted
6060 1297
laxvig@hotmail.com

Benny Andersen

Bredlunden 6
8654 Bryrup
8683 1590 / 2980 2285
bennyvrad@gmail.com

Catja Beck-Berge

Svanemøllevej 34
2100 København Ø
4026 3839
cbb@defaele.dk

Carl Mangor

Søgårdsvej 12
5700 Svendborg
5058 1055
c.mangor@gmail.com

Ole Ingvor Olsen

Egelundsvej 4
3630 Jægerspris
2087 2400
ege4@mail.dk

Dorthe Christensen

Phillip de Langes Alle 7A
1435 København K
2010 7141
dorthe.erik@hotmail.dk

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

*Bombus er kommet til at sejle rigtig hurtigt efter grundigt forarbejde.
Foto: Michael Sinding*

Indhold

Bombus sejler hurtigere	4
Delfin skal reddes	13
DFÆL har ingen formand	15
Ekstraordinær generalforsamling	15
Sommerstævne i Middelfart	16
Cadetjolle på museum	18
Glory – 20 år på museum	20
Træbådene truet i Stockholm	22
Idyl, 7mR tilbage til livet på vandet	24
Vi søger ny layouter til bladet	32
Kryds og tværs	33
Bag Hækken	36



Bombus »Humlebie« ved nu, at den kan flyve



Pålundet i Stockholm har en enestående samling af smukke træ-motorbåde. Nu skal de måske flyttes



Idyl med den imponerende gaffelrig

S45 Bombus kom til at sejle hurtigere

En kold vinterdag over en kop kaffe hjemme i stuen kom det redaktionen for øre, at den relativt nybyggede 45m² Berg-spidsgatter, Bombus fra 1978 igennem 5 år, fra 2006-'11 havde været igennem en minutøs optimering af sine sejlegenskaber for at få hende til at sejle hurtigere. Vi kontaktede Niels Laursen, som ejer båden og har forestået arbejdet og spurgte ham, om han ville skrive et indlæg i bladet og fortælle andre træsejlere, hvordan det gik til at S45 Bombus kom til at sejle hurtigere. Han slog sig lidt i tøjret, for som han siger: "Det er ikke nemt som relativt uerfaren sejler og kapsejlad- amatør at skrive for læsere, som nærmest er født med saltvand i årene og har sejlet kapsejlad hele livet. Men Bombus kom jo til at sejle meget hurtigere, og måske kan nogen alligevel finde inspiration i den udvikling, jeg og Bombus var igennem, også selv om det for den erfarne kapsejler er de rene almindeligheder". -ba



Lene og Niels Laursen har gjort en stor indsats for Bombus

Båden er blevet optimeret, men besætningen må også yde en ekstra indsats



– Skrevet af Niels Laursen

Først lidt historie. Lene og jeg havde i 1999 købt en glasfiber-motorsnekke pga. lystfiskerinteresse, og udover at fiske lidt sejlede vi rundt i Danmark de første somre. Lene ville dog gerne lære noget mere og begyndte at gå til navigation i KAS. Året efter meldte vi os begge til skolesejlad i gaffelriggerne for at lære at sejle med sejl. I 2003 inviterede Henrik Effersøe i KAS-klubbladet interesserede til at prøve at sejle i en båd med motor. Det meldte jeg mig til, og da der ikke kom andre, spurgte jeg, om vi ikke kunne droppe det med motoren og bare sejle for sejl. Den tur ændrede alt. Nu var det slut med 20 års lystfiskeri, og nu blev spidsgattersejlad sagen.

Vi bestemte os for at skifte motorbåden ud og købe en spidsgatter. Vi så på lidt forskellige og valgte så Bombus på trods af det forvoksede ruf. Det tiltalte os at båden var meget solidt bygget – 32 mm klædning, flot og rummelig indvendig med teakaptering og meget nyere end de andre spidsgattere. Båden var bygget af Jørgen Johansen, Faaborg til sig selv og sin familie efter Berg tegninger fra 1927 og klædt op hos bådebyggeren på Dyreborg. Jørgen Johansen havde båden indtil 1999, hvor den blev solgt til et KAS-medlem, Peter Giersing. Båden var oprindelig døbt Jette efter Jørgen Johansens datter, men Peter Giersing ændrede navnet til Bombus (humlebi på latin).

I 2005 spurgte flere om vi ikke kom ud til kapsejlad med træbådene om torsdagen. Simon Bordal Hansen tog med os ud og lærte os de første færdigheder. Så var vi klar og skulle selv prøve for første gang. Det gik dog ikke så godt. Der var store bølger fra øst og vi måtte udgå. De næste mange kapsejladser gik ikke meget bedre, og vi var typisk i mål en halv time efter de andre både. Vi måtte indse, at vi nok måtte have nogen med, der vidste lidt om kapsejlad, hvis vi skulle kunne følge med. I 2006 forstærkede vi os med Johnnie Rørvig, som var kapsejladslærer i KAS. Vi lærte en del det år, men var dog stadig sidst og langt efter hele feltet i alle løb, bortset fra et par gange, hvor meget små både deltog.

Men det dejlige konkurrencemiljø hos de



Kjøbenhavnske Træsejlere, hvor enkelte ikke var for fine til at håne, f.eks. med tilråb som: "Var I med i dag, vi så jer ikke", eller "Vi kunne ikke se jer pga. jordens krumning", gav den rigtige kampgejst og lidt brændstof til arbejdet med forbedringerne.

I de mange mørke aftener 2006/2007 og de næste par år begyndte jeg at læse alt, hvad jeg kunne finde om bådoptimering. Jeg delte opgaverne op under 6 overskrifter:

Bådens vægt
Undervandsskroget
Riggen
Sejl
Sejltrim
Måleregler

1. Bådens vægt

Mange steder var beskrevet, hvor vigtigt det er at minimere bådens vægt mest muligt, og jeg tog fat på at veje alt og opdele det i tre grupper. Med til kapsejlad, med til hverdag og med på sommertur. Udover de tre grupper var der ca. 100 kg, som bare var der i båden og vi

egentlig aldrig eller meget sjældent brugte. Det var bl.a. ting som døre til kabine, kahytsbord osv.

Af de øvrige ting var der mange overraskende ting. Der var 30,7 kg løse træplader, køjebunde, hylde etc. 34,2 kg hynder, 6,1 kg ekstra ledning, 8,7 kg kaleche-stativ, genua 10,1 kg osv. osv.

Det betød at vi ud over de første 100 kg kunne lette båden for yderligere 160 kg til kapsejlad.

Jeg vil dog her flere år efter vurdere, at det er det tiltag, der gav mindst, måske på grund af bådens kampvægt på omkring 6 tons.

2. Undervandsskroget

Efter at have læst artikler fra universitetet i Edinburgh, fra universitetet i Auckland og fra DTU, blev det tydeligt, at det især var arealet af bundens våde overflade, bundens glathed og rorets facon der var vigtigt for bådens fart, men også propellens og andre forhindringers modstand skulle minimeres mest muligt. Det var en del fokus på at det vand, som båden fortrængte gennem vandet, blev afviklet med mindst mulige hvirvler bag båden. Hvirvlerne var et udtryk for spildt energi. Men bag ved Bombus var der ikke bare hvirvler, når vi sejlede, det var et brusende hav! Så der var nok at gøre.

De næste par år gik så med at optimere bunden.

Kølerør, som sad uden på båden, blev fjernet, og der blev investeret i indvendig køling, som blev placeret under trappen til kahytten. Ekkolod og log, som stak ud gennem båden (noget som jeg selv havde installeret), blev fjernet og erstattet af et helt fladt ekkolod uden log. Fire trappetrin på roret, som skulle bruges, hvis man faldt i vandet og skulle bjærge sig op på båden igen, blev skruet af. To store zinkanoder blev til én lille, som blev placeret i propelhullet.

En del forsøg og megen læsning blev brugt på, om propellen skulle køre med rundt eller være låst under sejlad for at give mindst modstand. Jeg blev aldrig helt overbevist og havde svært ved at måle nogen tydelig forskel.

Efter jeg på en hjemsejlad fra en klubtur havde set Erik Skovgaards "Be Happy" sejle fra Bombus på læns i næsten ingen vind og set at Eriks båd havde propel med vendbare blade, var jeg indstillet på at skifte den faste propel ud. På nettet var der flest positive kommentarer om en Max-propel fra Italien, som blev forhandlet i

Den nye propel med blade som stiller sig optimalt har givet rigtig meget til fartpotentiallet. Det meget tunge og tykke rør har fået en kærlig behandling af Erik Skovgaard





Bombus er flyttet op i gruppen af dem, der vinder pokaler

Danmark af Korsør Propeller. Jeg blev samtidig bekræftet i at det var en rigtig god idé af Ole fra "Duen" (Assens), som talte varmt om Max-prop.

Jeg lavede først et 25 mm stålrør med et propelblad i krydsfiner for at simulere den plads propellen skulle bruge og Erik hjalp med at lave ekstra plads til propellen ved at save lidt ud i agterende og ror. Selv om prisen på sådan en propel er som et nyt storsejl, er det klart den mest betydningsfulde ændring af alle. Det har bagefter været en fornøjelse at se at propellen med de vendbare blade gå sin sejrsgang hos de øvrige træsejlere i København og snart er at finde på hver anden båd i feltet af dem, der har motor.

Roret var, som alt andet, meget kraftigt bygget. Det var ca. 5 cm tykt og rundet på de agterste cm. For at gøre det mere strømlinet lavede jeg en profil efter nogle forsøg lavet i Auckland, men det kasserede Erik og sagde "det skal være fladere" og det blev det så, for når Erik Skovgaard siger noget, så er det en god idé at lytte efter.

Bunden fik fjernet 90 kg gammel bundmaling, og Erik

hjalp også med at glatte bunden med hans enestående håndelag. Den blev slebet med maskine med kattebløde bevægelser. Derefter 15 liter linolie, 3 lag primere og så vandslebet med korn 1200.

Den eneste lille ting, der nok stadig kan forbedres på bunden, er en lille udstående si til kølevandet, men den har overlevet indtil videre.

3. Riggen

Riggen er en brøkdelsrig med dobbelt forstag, vel afstivet og var monteret med bagstag. Der var også topvant selv om konstruktør-tegningen angav at det ikke var strengt nødvendigt. Jørgen havde monteret topvanterne efter at masten havde pumpet i kraftig sø. Masten var ret ny af slankt, let og smidigt sitka gran (silver spruce) efter Jørgen havde tabt

den oprindelige mast ned over båden ved mastekranen.

Masten er godt nok relativt let i forhold til andre træmaster, og bøjer meget let, og det passede ikke særlig godt med teorien. Det optimale var en rodrig med kulfibermast. Men da det var alt for dyrt og vel heller ikke særlig kønt, var næstbedste løsning at afstive godspunktet (der hvor forstaget er fastgjort på masten) mest muligt, så det ikke faldt ud under genuaens påvirkning.

De første forsøg gik med at teste, hvor meget bagstagene hjalp på at styre udfaldet af forstaget. Udfaldet blev målt ved at tage fotos i kraftig vind. Det var underligt nok ca. 10-11 cm lige meget, hvor meget eller hvor lidt bagstaget blev jernet ind (med udveksling). Det fødte den idé, at jeg så bare droppede dem og pillede dem af. Finn E. Jensen, en dygtig kapsejler i KAS, som selv designede og syede sejl og var rorsmand på Bel Ami, var henne og checke, og sagde at hvis det agterste vant, som gik til godspunktet (godsbardunen) var 60 cm agter for masten, så skulle det nok holde. Topvantet blev flyttet lidt frem og godsbardunen længst tilbage, og riggen blev spændt meget hårdt (målt med en rigmåler), så det knagede så meget, at man troede bunden var ved at gå ud af båden.



De Københavnske Træsejleres torsdagskapsejladser er et glimrende forum til at forbedre sin og bådens sejladsteknik

Det gav i øvrigt lidt mening, når jeg så på Ursa's enkle rig. Det kunne jo kun lade sig gøre, fordi Ursa's mast var så tyk, tung og kraftig. Den var måske lavet sådan for at holde godspunktet fikseret.

Efter et par sæsoner kom der et nyt problem, da godset pga. det enorme tryk fra de spændte vanter blev trukket ned gennem masten. Skruer og bolthuller blev ovale og der kom råd fra indtrængende vand. Erik Skovgaard kom igen til undsætning og lagde fine nye træstykker ind, og godset fik en større gennemgående bolt. Herefter lavede jeg en ny godsbardun, så der nu var to til samme punkt. Det betød at man kunne sejle med lidt løsere rig, hvilket var godt i let vejr, da riggen så passede bedre til den syede "sak" i sejlene, men at begge vanter hjalp til når der var pres på riggen i hårdt vejr.

Masten blev fikseret med gummikiler i mastehullet,

som blev tapet sammen, så de ikke faldt ud under hård sejlad.

Det er svært at vide om arbejdet med riggen reelt har givet noget ekstra fart. Skulle båden virkelig rykke sig, skulle der nok en meget stivere mast og rig på.

4. Sejl

Storsejlet som fulgte med båden var kun fire år gammelt, tungt og af meget kraftig dug, men det havde desværre ingen kappe og var fastgjort i hulkelen med såkaldt fast fod. Genuaen var meget lille 135 % og den forrige ejer havde kun sejlet med en 110 % fok og stormfok. Vi købte derfor nyt lettere storsejl med kappe (nogle m² større end det gamle) og ny 160 % genua til. En skærringsspiler blev købt og vi fik yderligere en dygtig gast, Finn Baunbjerg med til kapsejlad.

Men vi havde stadig svært ved at holde højde, og Finn E. Jensen anbefalede mig at læse lidt mere om sejl f.eks. G. Marchajs bog "Sail Performance" for at lære lidt om sejlteori. Finn lærte mig, hvordan man tegner korder ind på et foto af sejlet, så man på lægmandsvis kan vurdere sejlets dybde og placering af dybde. Efter en del

forsøg, optegninger og opringninger, mente jeg at vide, at det nye storsejl var lavet alt for dybt og dybden placeret for langt fremme. Vi kunne ikke justere dybden længere tilbage end til ca. 30 %, selvom faldet blev slækket maksimalt. Genuaen var ligeledes for dyb, og det viste sig også lavet med for lidt sak (3 cm, men det målte udfald var 10,5 cm ved 8-10 m/s).

Jeg tog mod til mig og tog op til North Sails bevæbnet med foto af sejl påført dybder og placering af dybde. Her blev jeg glædelig overrasket. De sagde, det var fint, det jeg havde lavet, og de syede sejlene om uden beregning. Meget fin service. Så skulle vi på vandet første gang med omsyede flade sejl og med en genua med en sak på 8 cm (et kompromis så sejlene passede optimalt til mellemluft), og stor var glæden, da båden kunne sejle lige så højt som de andre og båden havde fået en del bedre fart. Det gav dog den ulempe, at båden blev lidt mere koncentrationskrævende at styre end før. Der var mindre tolerance i forhold til, om sejlene stod korrekt og krævede at rorsmanden var over den hele tiden.

Senere blev en ny 165 % genua lavet efter egne ideer sammen med en meget større genua på 180 %. Den store genua kom vi til at bruge i svag vind, men den var ikke god at krydse med, så efter nogle års erfaring sejler vi nu kun med 165 %-genuaen.

Det har altid været god latin at tunge træbåde skulle have store dybe sejl med trækraft, men det mener jeg er helt forkert, og mange vil have stor gavn at lidt fladere sejl end det, der ofte sejles med i dag. Mange af de gamle træbåde er jo overriggede fra starten, for at de også kunne sejle kapsejls i svagere vind. Generelt vil jeg foreslå, at jo mere overrigget båden er, jo fladere sejl.

5. Sejltrim

Sejltrim er det, der er bedst beskrevet på dansk og vi fik hurtigt lavet en del forbedringer. Bommen fik monteret en kicking-strap, så luften ikke blev lukket ud af storsejlet på halvvind og læns, og gav mulighed for at styre twisten bedre i toppen af sejlet. Det tog dog et par år inden det lå på rygraden, hvordan vi hurtigt justerede trykket på sejlene og krængningen. Både storsejlsfald og



Storskødehalet er et vigtigt punkt i trimmet

fokkefald bliver nu kørt to gange rundt om spillene på masten, så vi altid kan justere sejlene under sejlads og tryk.

Bomudhal blev monteret først med blokke, senere miniblokke, så sejldybden kan justeres under belastning. Miniblokkene med 5 mm tov og syvdelt udveksling var en ide fra en North Sails sælger, som gav meget lettere justering, når der var pres på sejlene på kryds.

Et nyt storskøde-system blev købt, som kunne hale bommen længere midtskibs uden at flade sejlet helt. Et kompromis mellem den gamle trekant skødning og en luvhaler, som vi havde prøvet i enkelte løb. Ikke så godt som en justerbar løjbom, men et skridt på vejen, og selve skødesystemet gjorde håndteringen meget hurtigere.

To lange skødeskiner til genuaen blev lavet, igen med hjælp fra Erik Skovgaard, som med sine enestående evner kunne bøje skinnerne over en hul træstub med enkelte klap med en hammer. Skinnerne blev monteret på skvætlisten med meget lange skruer, som nåede ned i dækket. Det var en vigtig del, som gav os valgmulig-

heden mellem lukket eller åben genua afhængig af vindens styrke.

En krængningsmåler er senere installeret og har vist, at båden skal helst krænge omkring 20 % for optimal fart og højde og først rigtig spadserer afsted ved 16 %. Det betyder at det ofte er alle mand til læ for at give lidt krængning.

Finn E. Jensen havde sagt, at for at få den rigtige fornemmelse for, hvornår båden gik bedst, skulle jeg sejle det samme stykke på kryds om og om igen og kun ændre en lille smule hver gang. Det hjalp en del. Hvor meget der skulle ændres på skødningen på de to sejl, når vinden steg eller faldt, kom kun af de metodiske gentagelser

I starten arbejdede jeg en del med højde contra farttabeller. Men nu ligger det på rygraden, at der skødes nogle cm ud på genuaen på kryds, når vinden falder og tilsvarende trækkes ind, når den stiger og ofte i et uendeligt kapløb med at tilpasse sig virkeligheden, når kommandoerne lyder: "Genua lidt ind", og få sekunder efter: "Genua lidt ud". Når vinden er kraftig, sejler vi på balancen/krængningen ved at styre lidt for højt på trods af, at ticklers klager sig og slækker en smule på storsejlet. Vi reber meget nødtigt, da det man vinder på kryds, mere end smides væk på de andre ben.

Søgelænderet blev ikke sløjftet på trods af, at det kostede et par m² genua og en del mistet tryk, men jeg havde set på gamle fotos, at den legendariske 45 m² spidsgatter, Fri, som vandt Sjælland Rundt flere gange, sejlede med søgelænderet af sikkerhedshensyn, og så kunne vi vel også.

En ny løjlbom, der kunne justeres med snoretræk blev lavet og svejst sammen, Men den blev dog senere lagt hjem i kælderen igen, da det var for svært at håndtere og tog for meget plads.

Trimning af spiler blev vores svendestykke. Johnnie Rørvig, Lene Laursen og Finn Baunbjerg/Ole M. Pedersen var meget dygtige med spileren, og det gav os et lille overtag, hver gang der var et spilerben. Spileren blev tidligere sat fra cockpittet og taget ned i cockpittet. Senere efter råd fra Morten Jensen begyndte vi at sætte spileren fra fordækket. Det gjorde det hele hurtigere og



Det er altafgørende at spilersætningen kan foregå gnidningsløst

fejlene blev en sjældenhed. Spilerstagen fik fast monteret højde, så ophalet bar spilerstagen og gæsten blot kunne vippe stagen og klikke på tovet. Kun ved enkelte lejligheder, i ekstrem svag vind, sænkede vi spilerstagen en smule. Spilerskødet blev holdt nede af en blok monteret udvendig ved cockpittet for optimal vinkel og gæjen og spilerstagen blev holdt nede af barberhal. Spilerskøderne havde plastiksjækler for at stå bedre i let vejr. Efter spilerskøderne gik igennem to blokke ved agter gik de igennem to blokke indenbords lige før spillet således at spilertovet aldrig kinkede på spillet. Det var Johnnie Rørvigs idé og selvom det måske kun var en lille ændring, betød det at endnu en fejl mulighed blev elimineret.

6. Måleregler

Træbådssejladserne sejles efter NNL reglerne. Det er reg-



Der er også points for det kunstneriske, når det hele bare fungerer

ler som er "genoplivet" af Thorbjørn Andersen og Henrik Effersøe og baseret på de gamle NL regler tilpasset en smule til virkeligheden i dag. De har den fordel, at det er nemt at måle bådene. Man skal ikke måle hele bådens sejlgarderobe, men kun fortrekant og storsejl. Man er også fri for at opgøre bådens vægt, hvilket ellers ville være et problem.

Da jeg startede med at sejle kapsejlad, syntes jeg Bombus fik et stort NNL tal i forhold til de andre spidsgattere (det er ikke lavet om). Så var jeg nødt til at sætte mig ind i reglerne. De viste sig at de ældre både, som havde et gammelt NNL tal blev beregnet på en anden måde. Det blev ændret i 2006, så alle både nu bliver målt efter ens regler. Men betød uheldigvis så, at jeg blev NNL måler.

Der har i alle årene, hvor jeg har været NNL-måler, været nogle, som føler sig uretfærdigt behandlet af de

måleregler, som bruges. Generelt kan man sige, at reglerne kan virke lidt uretfærdige for de lidt tungere både i feltet, i forhold til DH-reglerne, hvor vægten jo indgår, og omvendt en fordel for de både, som har en lille fortrekant, men en stor genua. De, der har en stor spiler, har også en fordel, da bådens mål kun belastes med spiler, uanset størrelsen på spileren.

Jeg tvivler på, at det vil betyde den store forskel for resultatet, hvis man sejlede efter mere moderne regler. Men det får vi jo at se i år hos de hurtige både i Øresundsmesterskabet, der har valgt at sejle efter DH reglerne. Det er klart at tungere både som f.eks. Bombus ville have gavn af at sejle efter DH, men jeg er bange for, at hvis det bliver for besværligt for bådejerne at få målt en båd, vil det begrænse tilslutningen til kapsejladserne.

Epilog:

Vi har været enestående privilegerede at kunne sejle mod og med så mange dygtige og hårde konkurrenter. Store mestre med fantastiske både, som allerede havde trimmet deres både til kapsejlad. Mest indtryk gjorde vel fantastiske Gi-Gi, som har vist en overlegen speed. Når man, som vi starter bagerst i feltet, lærer man jo hurtigt af egne fejl, men også af de andres, og man finder hurtigt ud af, hvem man skal prøve at holde øje med og lære af. Også de både, som ikke er sammenlignelige med ens egen, kunne man lære en del af. Og det er en gave, at vi har kunnet se det nødvendige niveau hos mestre som Michael Pedersen, Svend Jacobsen og mange andre.

Men ingen har dog betydet så meget for os som Thorbjørn J. Andersen, som tidligere ejede båden Ursa. Thorbjørn er et vildt konkurrencemenneske, som sætter alt ind på sejr. Så selv om vi har fået bank et utal af gange var det en sorgens dag, da Ursa blev solgt, og Thorbjørn købte nyt legetøj med båden Rosa. Man kan ikke vurdere det højt nok at have en fremragende konkurrent. Mange sejladser blev vendt og snakket igennem sammen med Ursa's (nu Rosa's) hyggelige besætning til efter-kaffe i Bombus.

De vigtigste ting i en spidsgatter-kapsejladser, hvordan man sejler højt nok på kryds, hvordan man starter bedst, hvor man placerer sig, den rigtige vej banen rundt med



Smil og klapsalver til en stolt besætning

strømmen, minimeringen af vendinger, mener jeg kun man kan lære ved at prøve et utal af gange og ved at se på og tage ved lære af de dygtige og forberede sig lige så godt eller bedre, end de gør, og så have den samme besætning hver gang.

Potentialet i Bombus er mere eller mindre udtømt, og den ild der brændte i mig for at få Bombus til at sejle hurtigere er slukket, og vi er godt tilfredse med, hvordan den sejler nu. Facit blev at Bombus er lidt ringere på kryds end alle Utzon spidsgatterne og Berg spidsgatteren Ursa, og tilsvarende lidt bedre end Utzon spidsgatterne på læns og vel her kun matchet af Pan fra Assens.

Den vigtigste side-effekt ved at fartrimme båden har dog været, at man får glæde af det hele året, og især på sommerturene.

De senere år har vi valgt at drosle lidt ned for kapsejladserne og ikke sejle, når vejret var alt for hårdt eller regnfuldt og samtidig sejle uden spiler. Bombus' besætning, Lene Laursen, Svend Allan Olsen og jeg hygger os dog stadig med kapsejladserne og når først starten er gået bliver man jo lidt tændt alligevel. Resultatet for 2017 blev 8 førstepladser, 2 andenpladser og en sjetteplads.

Faktaboks Bombus, Anja og Delfin.

Disse tre 45m² spidsgatteres historie kan måske forvirre.

Anja, som vandt harpunloggen ved DFÆL's træffestævne i 2012 blev bygget i 1927 på Henrik Gustafsons værft i Landskrona og navngivet Tove II. Georg Berg har tegnet den, og de selvsamme tegninger er Bombus bygget efter i 1978.

Delfin er bygget efter tegninger af Utzon, men i 1927, samme år som Anja. Delfin blev solgt til Sverige i 1949, og ejeren, Erik Palmgreen lod den i starten af 60'erne ombygge på Gustavsons værft i Landskrona, hvor Anja altså oprindeligt blev bygget.

-ba

The never ending story om en spidsgatter

I DFÆL's bådregister, som nr. 35, står opført en 45m² spidsgatter ved navn DELFIN, designet af Aage Utzon, og bygget i Thisted i 1927 med sejlnummer D2.

Godt gemt, men ikke helt glemt, står i et nøddehegn i Nordsjælland også en spidsgatter. Der er gået mange år siden båden i hegnet sejlede, men det er den samme som den i bådregisteret. Research viser at oplysningerne i bådregisteret er rigtige.

Historien indtil nu er, at båden blev bygget i Thisted i 1927, samme år som klassereglene for bl.a. 45m²-spidsgattere blev indført. Aage Utzon arbejdede ved Aalborg Skibsværft på den tid.

Båden blev bygget af lærk på eg., med jernnagler i både spanter og svøb. Længden er 8,64 m. og bredden 2,74. Deplacement 5000 kg. Hvad værftet hed, hvem der lod båden bygge, eller hvem der har ejet den fra '27 til '49, er det ikke lykkedes at finde oplysninger om, men researchen vil blive fortsat.



Delfin har gennem sine 90 år holdt sig smuk og vel-sejlende

Hvorom alting er, så blev båden solgt til Sverige i 1949. Den nye ejer hed Erik Palmgreen, og han lod båden registrere i Landskrona Segelsällskap den 20. maj 1949. Dokumentation viser, at der blev betalt bådafgift hvert år frem til og med 1983, startende med kr. 5,- i '49, stigende til det astronomiske beløb af kr. 10,- i '83.

I starten af 60'erne lod han den ombygge hos Gustafsson & Söners Varv, hvor han i øvrigt var "kamrer" (bogholder). Om Gustafsson & Söners Varv kan fortælles en hel del, men det kommer ikke denne fortælling ved.

Ombygningen bestod i, at ruffet blev forhøjet agter og gjort længere, med et mindre cockpit til følge. Der blev tilføjet skanseklædning og nyt skandæk, bommen blev afkortet og hele aptringen udskiftedes. Alt i mahogni. En Albin 021 10 HK blev ilagt.

I 1984 hjemkøbte Tom Hansen, Ålsgårde, båden fra Landskrona. Tom sejlede båden, indtil den i et af de første år i dette årtusinde blev sat på land. Selv om noget havde været gjort siden 1984, begyndte bådens alder at træde mere og mere tydeligt frem. Der var allerede dengang et ønske om en gennemgribende renovering.

Inden oplægningen i '84 var den agterste 1/5 af kølen udskiftet med eg/epoxylamineret køl, 3 af 5 kølbolte var udskiftet med nye af rustfrit stål. 250 jernnagler i spant og svøb under vandlinjen var blevet udskiftet med henholdsvis rustfrie skruer og kobbernitert. Flere svøb midtskibs i bund var ligeledes udskiftet med nye laminerede. Kølbord blev skiftet i begge sider.



Men tiden går, og klokken slår. Det kender de fleste af os. Der kan være tusind gode grunde til ikke at få gjort hvad man gerne vil, og selvom båden i alle disse år på land har stået under presenning, var tiden tydeligvis ved at rinde ud, hvis ikke lige projekt "Hal 16 Maritimt værksted" i Helsingør var dukket op.

Bådrenoveringsprojektet er blevet godkendt til at kunne foregå i Hal 16, og en lille sluttet flok har kastet sig over udfordringen med at få dannet et laug med det formål at istandsætte spidsgatteren til oprindelig udseende, samt senere at vedligeholde og sejle båden f.eks. til DFÆL-stævner m.v.

Renoveringen er estimeret til at vare 2-3 år, og det er tanken at forsøge at rejse den nødvendige kapital gennem fundraising, donationer, gaver m.v.

Der venter et stort arbejde forude. Overordnet kan nævnes: Rense nådder for fugemasse og bomuld. Fjerne maling udvendig. Blotlægge alle spigre, skruer og nitter i klædning for inspektion og div. udskiftninger. Skifte to af fem kølbolte. Udskifte agterstævn. Afmontere dårlige bordplanker for udskiftning. Afmontere yderligere planker i klædning for inspektion af spanter og svøb. Nødvendig udskiftning af spanter og svøb, eller dele deraf. Genmontering af brugbare bord, samt nye hvor nødvendigt. Fræse nådder og lime lister i, som minimum under vandlinjen. Fjerne ruf, tilbageværende dæk og lønningsstøtter. Vurdering af dækstruktur samt reparere/udskifte. Ny aptering. Nyt cockpit. Lægge nyt dæk. Anskaffe, evt. renovere, og installere motor. Fremstille mast og rig (den gamle forsvandt for år tilbage under en oprydning på havnen). Male og lakere overalt, og så – alt det der dukker op undervejs.

Der er kontakt til en af Aage Utzons efterkommere med henblik på fremskaffelse af originaltegninger, som vi håber vil kunne hjælpe med rekonstruktion af henholdsvis aptering og rig samt div. beslag.

Ifald nogen, som læser dette ligger inde med oplysninger eller ideer til, hvor oplysninger kan findes, som vil kunne gavne projektet og/eller bådens historie, tages de imod med kyshånd af undertegnede på mail j.hakmann@gmail.com eller Tom Hansen, mail th@tegnestuenhornbaek.dk.



Siden nærværende artikel blev skrevet er Delfin blevet fragtet til Hal 16 i Helsingør havn og bådlaugget er blevet stiftet. Der er bygget bukke, et solidt værkstedsbord og en god trappe. Adskillelsen af Delfin er godt i gang. Ruftag og kølbord er fjernet, og det afslørede en del råd i konstruktionen.

Hvis man vil følge arbejdet kan man finde laugets side på facebook. Den hedder: 2018 Bådelaugget Delfin, et Hal 16 projekt.

John Hakmann



DFÆLs generalforsamling:

Foreningen er uden formand



*Bestyrelsen som den ser ud i dag: fra højre
Ole I. Olsen, Jægerspris, suppleant.
Benny Andersen, Horsens, bestyrelsesmedlem.
Dorthe Christensen, København, suppleant og kasserer.
Bendix Sandfoss Laxvig, Nysted, bestyrelsesmedlem.
Catja Beck-Berge, København, bestyrelsesmedlem.
Carl Mangor Svendborg, bestyrelsesmedlem.*

Dirigenten Stig Ekblom havde en svær opgave. Der manglede en formandskandidat. Catja Beck-Berge roste samarbejdet i bestyrelsen, men hendes arbejde gjorde det umuligt at fortsætte som formand.

Stig Ekblom måtte konstatere, at generalforsamlingen ikke, som det kræves i vedtægternes paragraf 7 stk. 2, var i stand til at vælge en formand. Den kommende bestyrelse pålagdes derfor, at indkalde til en ekstraordinær generalforsamling.

Og en bestyrelse er der. Catja Beck-Berge og Bendix Sandfoss Laxvig indvalgte som bestyrelsesmedlemmer. Dorthe Christensen, der tillige er kasserer, indvalgte som suppleant.

Generalforsamlingen kunne rette en stor tak til Catja Beck-Berge for hendes formandskab de sidste 4 år. Og Stig Ekblom, mangeårig redaktør af DFÆL-bladet/Klassisk Træbåd fik "Den gyldne pullert" for sit langvarige og flotte engagement i bladet.

Ove Juhl udnævntes til æresmedlem på grund af sin kæmpeindsats over mange år. Et medlemskab på mere end 40 år, op mod 20 år i bestyrelsen og heraf de 10 som formand.

**Indkaldelse til
ekstraordinær
generalforsamling
Fredag den 13. juli kl. 9.00
på Lillebæltsværftet
i Middelfart**

**Årsagen er vedtægtsændringer angående
generalforsamling og valg af formand.**

**Dagsorden og forslag til vedtægts-
ændringer vil ligge på hjemmesiden
defaele.dk
senest fredag den 29. juni.**

Sommerstævne 2018

Torsdag den 12. til søndag 15. juli i Middelfart gamle Havn

Tingene falder så småt på plads i Middelfart. Havnen er reserveret. Grill og tilhørende kul er sat i ordre. Der er bestilt guide til den traditionelle byvandring og den ligeså traditionelle kapsejlds vil i år udfordre deltagerne yderligere i den til tider kraftige strøm.

Programmet er ikke helt på plads, men torsdag kl. 17 åbnes der på molen ved den gamle havn. Fredagen byder på sommermøde, vurdering af både, matchrace i smakkejoller og byvandring.

Lørdag er der kapsejlds eller tursejlds i området med efterfølgende festaften i værftsbygningen.

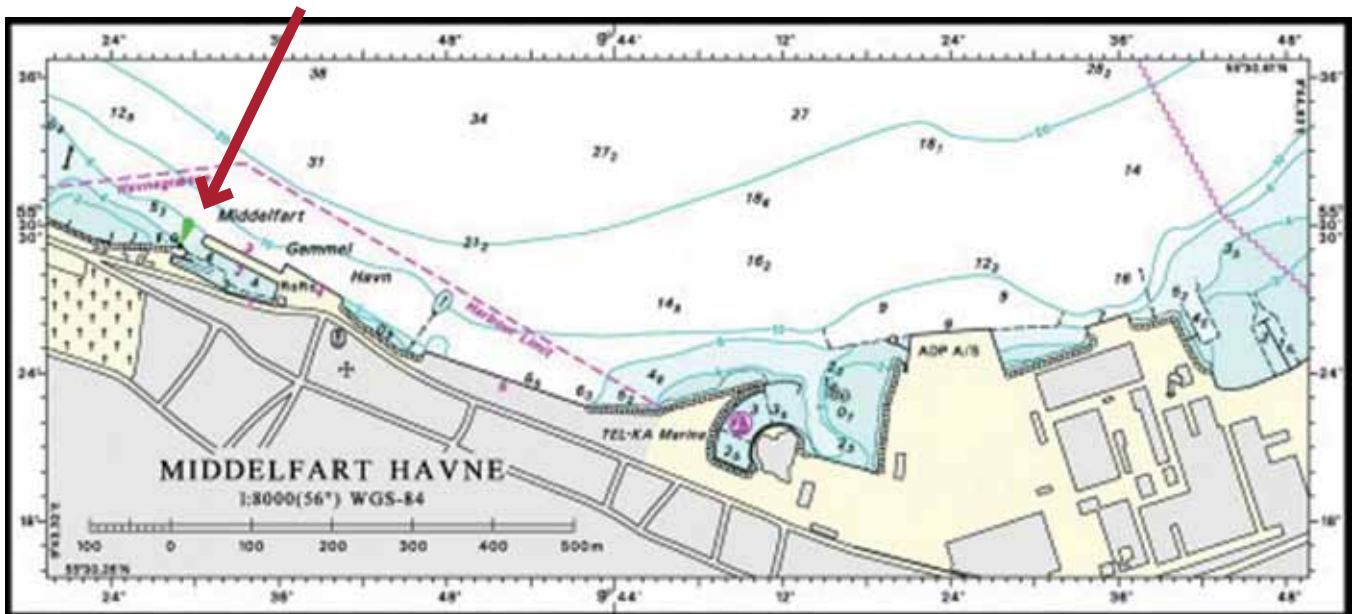
Prisen for deltagelse er 400 kr for båden og 350 kr for personer over 12 år. Børn under 12 er gratis.

Sidste rettidige tilmelding er torsdag den 28 juni. Dette er samtidig skæringsdagen for at tilmelde sin båd til vurdering. Foreningen kvitterer med en flaske rødvin til de både, der er tilmeldt og har betalt på denne dato.

Ved deltagelse i kapsejlds lørdag skal oplyses>NNL-mål. Ønskes båden målt oplyses dette ved tilmelding. Både der tilmeldes senere end 28. juni vil blive målt ind med eventuel spiler.

På gensyn den 12. juli Middelfart

**Meld dig til stævnet på DFÆLs hjemmeside
www.defaale.dk**





Det er jo bare en gammel jolle

**Museal værdi har den knap nok.
Vi har ikke plads på museet og må ofte
afslå tilbud om mere spændende både til
vores samling. Så hvorfor i alverden ligger
der nu en udslidt og udtørret jolle på
gulvet i Lystfartøjsmuseet?**

*Af Mogens Havsted
Formand for Støtteforeningen for
Lystfartøjsmuseet i Hobro*

Alle de gamle både har en historie at fortælle. Det kan være den dybt personlige historie om fordums ejere og deres drømme, sejre og nederlag. Det kan også være som type og repræsentant for en tid og en kultur.

Cadet-jollen, som nu ligger på gulvet i Lystfartøjsmuseet, fortæller netop om en sejlerkultur og en forbindelse til materialer og håndværk, som vi savner i dag. At vi savner det, en min påstand. Men først lidt om jollen:

Med sin stumpe næse virker den i første omgang som en forvokset optimistjolle. Den er tegnet af Jack Holt i 1947 og er beregnet til to unge mennesker med sine

3,20 meter i længden og 1,38 i bredden. Vægten er 54 kg. Bermudariggen består af en mast på 5,22 meter og et storsejl på 3,9 kvadratmeter og en fok på 1,26 kvadratmeter. Cadetten kan sejles med en spiler på 4.25 kvadratmeter.

I hele sit udtryk er den en naturlig afløser, når Optimisten er blevet for lille, og de unge får lyst til at arbejde med både forsejl og storsejl og måske også gerne vil være en del af et sejlerfællesskab frem for det ofte ensomme liv på vandet i andre jolletyper.

Træ og sejl

Vores jolle er bygget af træ (krydsfinér) og fortæller dermed en historie om dengang, man byggede selv. Ligesom optimisterne ofte byggede deres egen jolle i løbet af en vinter, så kunne man også rekvirere tegninger til den simple konstruktion i Cadetten. Det var en tid, hvor man fik en anden fornemmelse af båden og den styrker og svagheder.

Selvfølgelig var ikke alle lige ferme til håndværket, og der var da også klart mere prestige i at eje en "værftsbygget" båd, og Cadet-jollen måtte tidligt, i lighed med Optimist-jollen overgå til "det langt bedre" bådebygningsmateriale, glasfiberen.



Tjæe, der er nok at gå i gang med.





Sådan kommer den forhåbentlig til at se ud en dag

også læsses på en trailer og komme på besøg i sejlklubber rundt i landet. Det er i hvert fald vores drøm lige nu.

I får at mere at vide, når vores pensionistgruppe anført af Klaus og Anton fra støtteforeningen er færdige med deres opgaver med løvsav, sandpapir og lak.

Fra giveren:

Jeg efterlyste engang en Cadetjolle i "lav det selv" (forum på nettet) og fik en henvendelse fra en, som havde et sommerhus ved

I Danmark fik Cadet-jollen aldrig den dominerende plads, som optimistjollen havde hos de yngste sejlere. Mere "sexede" bådtyper blev næste trin for optimisterne, piratjollen, juniorbåden.

I andre lande blev cadetten overordentlig populær, og den er stadig en kendt bådtype i Storbritannien, Polen, Ukraine, Australien og Argentina.

Hvad skal vi med den?

Da jeg blev ringet op af Per Hansen fra Rønbjerg, var jeg ærlig talt lidt skeptisk, men Pers entusiasme for båden og ikke mindst et par videoklip af unge sejlere i farvandet ud for Rønbjerg, satte alligevel tankerne i gang: Her kan vi (måske) realisere en gammel drøm for støtteforeningen, at få en jolle, som ikke indgår som museumsstykke, men som kan sættes i vandet og sejles af unge mennesker, som kan få et "hands-on" indtryk af forud tider håndværk og viden om basal sejlads. Båden skal sættes i stand og forsynes med nye sejl. Unge gæster fra sejlklubber vil få mulighed for at sejle båden, mærke træet, lade fingrene glide hen over lakeret træ og mærke sejlene tage ved. Kommer vi i mål med projektet, kan båden

Gilleleje. I hans nabos garage lå der en gammel jolle, der var hul i den ene side, fineren var delamineret sværdkisten sad løst. Jeg var stadig interesseret og fyren snakkede med naboen. Han fortalte at jollen, omkring 1960, var blevet bygget ved en bådebygger i Hundested til hans to drenge, som havde sejlet med den fra stranden ved sommerhuset. Da de var vokset fra den, kom den til at ligge og forfalde. Jeg fik jollen hjem til Rønbjerg for at restaurere den, gik og kikkede på den i et par år, kan det betale sig? Jeg gik igang, sleb al maling af, pillede begge sider af tog sværdkisten ud. og genopbyggede den! De gamle bomuldssejl var gået til, men jeg havde nogle andre sejl fra en gammel sejljolle, som passede. Jeg var på det tidspunkt juniorleder i Rønbjerg Sejlklub hvor vi sejlede i optimister og terajoller. Børnene fik nu mulighed for at sejle i en gammel ungdomsjolle, det syntes de var sjovt, de kunne til tider sejle fra de moderne joller. Jeg har også nogle børnebørn og andre familiemedlemmer som brugte den. Men det fik også en ende, og den kom til at ligge, og det dur ikke. Lystfartøjsmuseet i Hobro sagde ja tak, så måske kommer den på fjorden igen.



20 år i museet tjeneste

af *Martin Stockholm*

“Tak for telefonsamtalen om 20 kvm M.S.J. Hansenspidsgatter. Jeg sender hermed nogle billeder fra restaureringen og nogle fra Helsingør Nordhavn i dag. Kopi af målerbrev og dokumentation for, at båden har ligget i Sundby frem til 1972” – sådan starter Bent Aarre sin artikel om vores spidsgatter Glory, som han på et tidligt tidspunkt købte til museet.

Glory er bådens oprindelige navn, og det fortæller, at det var konstruktørens egen båd, da han altid brugte dette navn. Glory er fra 1931 og bærer sejlmærket SS 13 (Sundby Sejlforening). Hun blev behørigt afleveret søværts til museet i sommeren 1998.

Den lille fine klinkbyggede spidsgatter med “drejeskammel” til rorsmanden er meget velsejlende, og i en årrække havde museet Glory som sejrende båd. Dengang lå flåden på Jacobsens Plads, og museets frivillignestor Thorkild Kristensen holdt hende flot i mange år. Sejlene gav op i begyndelsen af nullerne og heldigt for museet, så tørnede eleverne på Helsingør Erhvervsskole, som

dengang havde sejlmagerlinjen, til og leverede flotte nye sejl.

For nogle år siden sprang Glory over i rækken af sejrende både. Et par kølbolte var sluppet, og kølen sad ikke længere fast. Glory stod overfor en større renovering, som heldigvis blev mulig med museets flytning til Frederiksø, hvor en del af museet er indrettet som værksted.

Bådebygger Jakob Guhle har påtaget sig opgaven med at renovere Hansens Glory. Blykølen blev afmonteret, og de gennemtærede bolte kom frem i lyset – godt vi ikke var sejlet videre med båden. Som det ofte går med renoveringsarbejde, så kommer der altid lidt ekstra opgaver til bådebyggeren. Glory får ny trækøl, restaureret 5 bundstokke, ny agterstævn, nederste del af stævnen og skiftet de nederste tre rang – godt at vi har Jakob med om bord.

Glory søsættes på ny i 2019 og renoveringen kan følges på museet indtil da. Glory skal være sejrende igen og får fast plads sammen med museets andre sejrende både ved Sejlskibsbroen i Svendborg.



Jakob Guhle i gang med agterstævnen



Trækølen hølves i facon



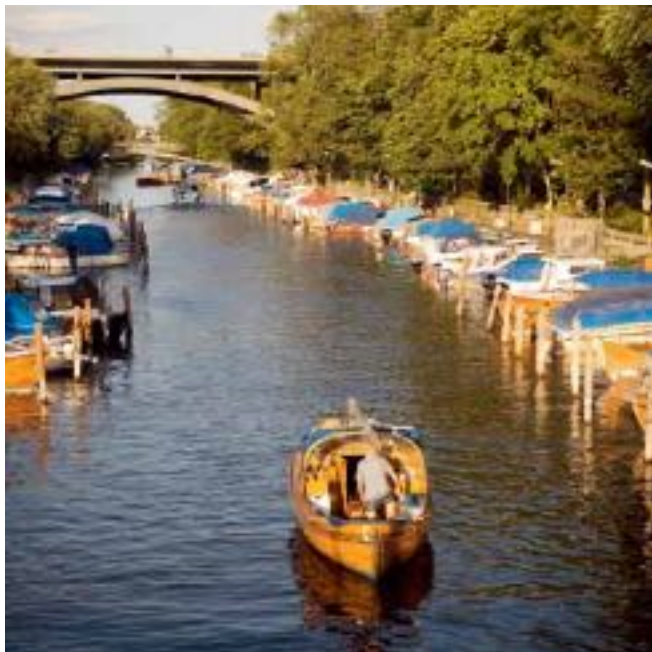
Thorkild Kristensen fra Museet sejler i Glory



En stockholmsk perle forsvinder

Det historiske træbåds miljø i Pålsundet trues af lastbiler og cykelstier

Stockholm er en fortryllende by. Masser af historie, smukke gamle kvarterer og en helt enestående natur, både på landsiden og i den skærgård, som er Stockholms kæmpestore naturhavn. Men Stockholm er også en by i en rygende udvikling, og med deraf følgende voldsomme udfordringer på infrastrukturen. Al den trafik, der ekspederer folk med alverdens ærinder rundt i – og ind og ud af byen bliver ledt rundt på motorvej/broer og tunneler, og tunnelbanen turer fra de smukke klippehuler, som udgør stationerne under jorden hen over smukke gamle broer og nye grå betonanlæg over veje og vand. Så pladsen er trang.



Imellem broerne lyser de veldholdte træbådene op i en slags tidslomme

Pålsundet

Øst for Gamla Stan ligger Djurgården, den kongelige ø, og vest for Gamla Stan, stadig i Stockholms centrum ligger Långholmen, den gamle fængselsø, hvor man nu kan besøge fængselsmuseet og gå ture i den smukke natur under og øst for Västerbroen, som passerer hen over midten af øen. Långholmen ligger imellem det mest centrale Stockholm og tæt op ad den sydlige del af byen på Söder Malm, herfra kun adskilt af et smalt sund, Pålsundet.

Heleneborgs Bådklub 100 år næste år.

For træbådsfolket er Pålsundet et Mekka. Her i sundet mellem långholmsbroerne har Heleneborgs Bådklub haft hjemme siden 1919. Fordelt på begge sider af sundet ligger op mod 200 smukke gamle motorbåde side om side, og stadig er der plads i midten af løbet til, at selv de lange af dem kan komme ud og ind fra deres pladser. Ligesom andre steder i Sverige har klubben formået at bevare en flåde af træbåde, som i de smukke omgivelser imponerer og berører enhver romantiker. Her er verden ikke gået af lave. – Endnu.

Spunsvæg og betonanlæg

På rådhuset sidder en række politikere, som i god mening har stemt ja til at udvide cykel- og gangstianlægget langs med Pålsundet på sydsiden, og af frygt for erosion har de besluttet at sætte en spunsvæg ned langs med den nye cykelsti og gangsti. Spunsvæggen bliver på landsiden bygget op med et massivt betondæk, som bliver basis for det nye miljø. Hele projektet blev skudt i gang for fem år siden, men blev konfirmeret af kommunestyrelsen i februar i år.

Aktionsgruppe kæmper videre

Motivet for hele projektet er, at den tunge trafik, der kører på Söder Malerstrand med tiden presser kysten ned i sundet. Så i stedet for at omdirigere trafikken, har



Tv. ses Långholmen på N-siden af kanalen og th., syd for kanalen, Söder Malerstrand på Söder Malm

de samtidig stemt ja til at fylde op i Pålsundet. De gamle smukke træer langs med sundet bliver fældet og bådene skal væk fra en af de få smalle kanaler i Stockholm. Det historiske og æstetisk unikke miljø bliver uigenkaldeligt vaporiseret, hvis de tårnede politikere ikke får omgjort deres triste beslutning. Der kæmpes hårdt i Heleneborgs Bådklub og aktionsgruppen "Var rädd om Pålsundet". Kort før kommunalbestyrelsens møde i februar havde aktionsgruppen samlet over 24.000 underskrifter, men det var ikke nok til at ændre beslutningen hos de politikere, der ikke kan se alternativer.

Om alle bådene bliver spredt for alle vinde, eller om der bliver plads til både på den ene side er endnu uvidst, men projekteringstegninger viser, at der kun bliver plads til meget korte både, som de nye glasfiberbåde typisk er. De fleste af de gamle både, de fleste af dem smukt lakerede og rigtig mange af dem i eksotiske træsorter har en anelig længde, og de kommer ikke til at kunne ligge på de korte pladser i det moderniserede landskab.

Partipolitik

Der er desværre en partipolitisk uligevægt i tilhængere og modstandere af moderniseringen. Miljøpartiet har været en af hovedkræfterne bag projektet. og de nationalromantiske Sverigesdemokraterne kommer sandsynligvis til at høste stemmer fra Moderaterne ved at



De lange både vil der ikke blive plads til efter udbygning af stianlægget

arbejde for at bevare de kulturminde-mærker, der er under pres i Stockholm.

-ba

Faktaboks:

Pålsundet har sit navn fra tiden omkring år 1622, hvor skibstrafikken fra vest ind til byen blev ledt igennem kanalen for at blive fortoldet ved hjælp af pæleforskansninger. Den østlige indsejling til byen blev fortoldet ved den karakteristiske Blockhusudden på Djurgården. På dette tidspunkt blev bytold indført af Gustav 2. Adolf jvf. de danske købstæder. Ordningen varede indtil 1810.



Heleneborgs Bådklubs smukke flåde af træbåde har ligget i Pålsundet siden 1919

Idyl

Af Carl Mangor

”Så længe det knager, så holder det!” sagde Helge, da vi begge kravlede op på det stillads, der er rejst omkring hans ”Idyl”. Heroppefra ses det, at der stadig er nogle timers arbejde tilbage, før den gamle 7mR-båd igen er søklar. Det nye dæk er delvist ved at blive gjort klar. De krydsfinerplader, der skal sikre en øget afstivning af den gamle båd, er stort på plads, men de hundredevis meter stave af teaktræ, der bliver dækkets overflade, er endnu

Idyl, (nærmest) i close-race med Komet, der fører med et hestehoved

ikke skåret op. Igennem hullet til forlugen er det et fint kik ned i forpeaken. Forbavsende pænt, når man ved, at ”Idyl” blev søsat i 1907. Spanter og svøb ligger pænt på klædning. Alt har været skrabet af og blevet olieret og malet.

Skulle det knage lidt, mens vi bevæger os rundt på stilladset, er det ikke noget, der ændrer det billede af soliditet, der hviler over projektet. ”Idyl” står midt i en hal, der tidligere rummede et gammelt hønseri. Alle spor af de kaglene beboere er væk, og båden står i ensom majestæt midt i hallen. Masser af plads. Masser af lys. Og mindre end 50 meter fra Helge og Malenes spisebord i hovedbygningen på den anden side af gårdspladsen.

Der er maskiner til det tunge arbejde, og de planker af teak og mahogni, de inden længe skal bearbejde, ligger allerede og venter. Det er ikke planlægning, der





Agterdækket blev renoveret og står nu som nyt



Også fordækket er skiftet

mangler. Helge trækker ud i en skuffe. Her ligger mere maskineri. Næmlig den el-motor, der til sin tid skal installeres i Idyl. Ikke meget større end en gedigen køkkenmaskine, men med sine 4 batterier vil den være behjælpelig med havnemanøvrer og op mod 50 udsejlede sømil under ideelle forhold.

Ved et arbejdsbord i hallens modsatte side er der skuffer og kasser med alle de stumper og dele, man står tilbage med, når en båd skilles ad. På væggen hænger et pænt udvalg af håndværktøj: høvle, stemmejern, tænger og skruetvinger. Allerøverst hænger et par reproduktioner i A3-størrelse. Et af "Idyl" og et af "Idyl" i dyst med konkurrenten "Komet".

Billedet er antageligt fra Oslofjorden. Det var her Idyl lå i sine første år. Bygget til en J.H. Wiese, der havde tjent penge på etableringen af det norske jernbanenet. Med bopæl i Oslo, penge på lommen og et ønske om at sejle optimalt var Johan Anker på den tid, nok blandt de første, man rettede henvendelse til. De gjorde Wiese, og efter Ankers tegninger leverede værftet Anker & Jensen 7mR-båden "Idyl" i 1907 med byggenummer 54.

Hvornår "Idyl" har sat kursen mod Danmark vides ikke. Et fotografi fortæller, at den har været til kapsejls på Lunkebugten ved Svendborg – måske i midten af 1920'erne. Her er gaffelriggen og klyveren på den lille



Langsomt vender Idyl tilbage til de smukke linjer

klyverbom blevet inddraget til fordel for en bermudarig, dog stadig med en bom, hvor nokken er ude i en længde med agterspejlet.

Sikkert er det imidlertid, at "Idyl" har været hjemmehørende i Frederikshavn, ejet af Bak Jensen, og senere i Svendborg, hvor den i 1937 er ejet af boghandler Lützen under navnet "Strix". Sejlmærket "K25", hvor K-et angiver klassen 7mR, er blevet erstattet af den nationale fortegnelse over sejlkubberne, og har derfor SSS7, for medlemskabet af Svendborg Sund Sejlklub. Motoren var en Göta og ydede 4 HK.

De næste 40-50 år, er det uklart, hvor Idyl har været. I 1980'erne optræder den igen. Og stadig/atter på Fyn. Om det har været på grund af råddenskab eller en ejers ønske om et nyt og tidssvarende design for hækpriet på en kutter er uvist. I hvert fald blev det smalle agterspejl ændret til et negativt spejl.

Denne misere blev der dog allerede rettet op på i det følgende tiår, hvor en ny-ny ejer førte hækken tilbage til noget nær det oprindelige med brug af både fugeskum, forskallingsbrædder og krydsfiner. I starten af det nye årtusinde bliver Idyl sat på land i det nordlige Jylland. Og bliver i mere end 10 år. I løbet af den samme periode har mindst et par indehavere af bådværfter været ind over, sikkert med ønsket om at redde den gamle båd. De kommercielle muligheder har dog nok været begrænsede, så de har ved førstgivne lejlighed solgt Idyl videre til en forhåbentlig renovering.

For 4-5 år siden tog "Idyls" historie en pludselig drejning. Nede på Vestfyen sad Helge og Malene og kikkede efter båd. De havde begge fra tidligere erfaringer med at sejle. Hun med forældrene i de fynske farvande ombord i en Nordic Cruiser, en moderne



Der måles og beregnes



Der er rigtig megen »sjæk« i den gamle båd

motorbåd med et meget klassisk udseende. Han på Limfjorden i en gammel 24' kutter af ubestemt herkomst.

Det fælles ønske var en sejlbåd, men i en størrelse så en familie på 4 ville kunne være sammen – også ud over en dagtur. Også endnu et ufravigeligt krav: sejlads har også en æstetisk dimension, så det betød, at materialet måtte være i træ.

Som følge af en "modernisering" i '80'erne måtte bordene øges til oprindelig længde



I sene aftentimer blev der lejlighedsvist kikket efter træbåde på nettet. En Folkebåd var lige-ved-og-næsten, men det med pladsen var et problem. Og pludselig en dag dukkede "Idyl" op. De tilhørende billeder stillede ikke båden i det bedste lys, men Malene og Helge syntes ikke, de kunne sidde annoncen overhørig. Så de tog turen til Nordjylland med det formål at afskrive "Idyl" som en mulighed.

Det gik så helt modsat. De faldt begge for Idyl. Billederne i salgsannoncen til trods, så tog den gamle båd sig bedre ud i virkeligheden. I stedet for at afskrive båden som en potentiel mulighed, stod Malene og Helge pludselig med en 7mR.

Hjemme på Vestfyn var der to vigtige ting, der gik op for de nye ejere. For det første at "Idyls" tilstand ikke var helt så god, som først forventet. Efterhånden som Helge

kom i gang med værktøjet, viste det sig, at såvel stævn som hæk ikke havde det godt, samt at kortsigtede og mildest talt alternative løsninger havde været taget i brug.

For det andet hvad det betød, at der var tale om en "Johan Anker-båd". Der skulle ikke kikkedes meget i sejlslitteraturen, før den norske konstruktør dukkede op. Meterbåde i stort antal og i varierende størrelser og den fine lille Drage fra 1928 – bare for at nævne nogle af de mere kendte.

Idyl blev lige pludselig et fartøj, der var "til låns" med en indbygget forpligtigelse til at foretage det nødvendige i det tidsrum. Det handler om, at bevare en aldrende konstruktion, men på en måde hvor man benytter

Idyl på kapsejlsbanen i 30'erne. Bemærk mærket!





*Idyl levede ikke
helt op til sit navn
i 1980'erne*

Idyl i 2015





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

Ny layouter søges til februar 2019

Det var en glad Stig Ekblom, der modtog vandrepokalen, den Gyldne Pullert på DFÆL's generalforsamling på Hotel Ærø i Svendborg d. 25 marts i år, efter at have været ansvarlig for 35 (!) numre af Klassisk Træbåd.

Men samtidig kom det også for en dag, at vores ansete grafiker og layouter, Gorm Boa, vil trække sig fra posten ved årets udgang. Så hvad gør vi nu, lille du.

Jo, vi antager selvfølgelig en anden! Så med den vinkel er dette indlæg en jobannonce. Og som sådan en meget tidlig jobannonce, da tiltrædelsen i princippet først er på den anden side af nytår. Som al andet foreringsarbejde i DFÆL, er stillingen jo ulønnet, men påskønnelse skal det ikke skorte på.

Nu er det jo svært at forestille sig, at bladet skulle ophøre med at blive udsendt i papirform og som Dansk Sejlunions blad og så mange andre gå over til at være rent internetbaseret. En fusion med Bådmagasinet, Classic Boat eller Wooden Boat er selvfølgelig en mulighed, som endnu ikke er blevet undersøgt, men charmen ved et mindre blad specifikt for klassisk byggede lystbåde primært i DK får os til at holde fast i, at vi SKAL have Klassisk Træbåd i papirformat, også i 2019.

Derfor beder vi dig om at spørge eventuelle venner og bekendte med lidt viden om håndværket, om de har lyst til prøve kræfter med opgaven. Interesserede kan henvende sig til layouter, Gorm Boa eller redaktør, Benny Andersen (se kolofonen side 2).

EPIFANES
Yacht Coatings

WEST SYSTEM
EPOXY

"The Professional's Choice"

Professionel epoxy til bådfolk!

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 ubeskriveligt hård og spejlglatte laglans overflade som vil skine i årevis.

Fugtning
TDS primer & 30540
30540 fugtemiddel, 50 i
var. farver og på.

Limning
TDS lim af methacryl og
epoxyresin. Et bevidst
valg af størrelse og andre
egenskaber.

Randsoring
TDS lim bruges til alle
typer af træ og kompositter.
Giver et stærkt og holdbart
overflade beskyttelse.










Vejrstriker
Special striker TDS lim
til en bred vifte af
epoxyresin, urethane og
andere limtyper.

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

HF Industri & Marine A/S

Stovod: HF Industri & Marine, Gøttelberg 5, 5700 Svendborg, Tlf: 63222212, www.hfmarine.dk

KRYDS PÅ TVÆRS GENNEM REGISTERET (Også det på hjemmesiden)

HVILKEN BÅDTYPE ER TELOS	S 30 D 48	JUNIOR-BÅD	LADY ..	SVENSK BÅDKONSTRUKTØR	GAMMEL SKOLE-PRØVE	STEDORD	MÅL	STEAMER	BAGERST	UDBRUD		STEDORD		HOVEDSTAD	NEDERSTE KANT	ENS	EJESTED-ORD
						2						3					
SANABÅD						KNALLERT	FG 145 DRENG ÷ N				MØBEL-MATERIALE		AFSÆT!				
OPDAGE			STEP 4				 PLAGET		 SYSTEM		GAMMEL SEJLER TRADE-MARK					KURS SSA D16	
DRIK													FRISTED MORAL				5
MED HILSEN			GIGT				1							SY KRAFT			PRESSE
UDEN ANSVAR		S30 D17		6		PLUS		ORDNINGEN PIGE					KOSTER				
UKENDT			KORT			TAL			MØBEL CREME							KURS 7	
SPIST			BETRAGTNING SØFUGL				1							HAR		X	
								MAND								2	
KAM		BEMÆRK (FORK.) ENS 9				S 30 D 15							PIGE				
	TAL 1000			 ↘		3			FLOD 8		↓	10	11				 
IMENS							TIDLIG FARVE										

1 Harpunlogmodtager 2007

2 55° 45,4' N 11°48,1' Ø

3 Tov til justering af ræer

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 blandt der rigtige svar om en præmie, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.

Altså: du får op til fire lodder, hvis du løser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

Gorm

Deltag i lodtrækningen om en præmie

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 1. september 2018.

Husk navn og adresse

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Se hele annoncen og endnu flere på DFÆLs hjemmeside

Leofric – Lion Class Sloop

Længde 35 foot (10,5 m) - bredde 2,85 m.
dybgang 1,82 m. displacement 7 t
Bygget i 1965. Velsejlende og god havsejler.
Køjepladser: 4 samt 1 hundekøje.
Klædning: 1¼" teak -
Ruf og cockpit i massiv teak. Teakdæk.
Motor: Ferskvandskølet Volvo diesel 2003 (28 HK). Rustfri ståltanke: vand (95 l), diesel (68 l) og separat toilet med rustfri holding tank.

Rullegenua og Alu rig.
Selftailing 2-speed Andersen 45
ST skødespil. Kædebrønd. Div.
elektroniske nav. instrumenter.
Detaljeret udstyrsliste og fo-
tos tilsendes via e-mail
til interesserede.

Pris kr. 248.000,-
Henrik E. Abildgaard, Tel:20222424
Mail: henrik@abildgaard.name



Kostern Ester sælgs efter 50 års forvaltning.

8,20 över stäv, 3,20 bred samt 1,50 djup, blykøl.
Vi har under denna tid bytt bordläggning (ek 30mm),
däck (oregon pine) och ruffar (ek och oregon pine).
Även däcksbalkar och spant bytta. Inredning i ek (spe-
gelluckor).
Byggt i Risör, Norge 1923/24. Postbåt mellan Strömstad
och Koster, därefter garnmakrillbåt och logementsbåt
vid krabbfiske på Resö, Bohuslän. Köptes av oss 1968.
Båten är välskött (bordläggning Ovatrof, däck Epifanes).

Sedan 2002 förvarats vintertid under
tak. Gaffelrigg 45 m2, storseglet (2
år), klyvare och fock, stormklyvare
samt bredklyvare och toppsegel.
Motor Albin AD2 (20 hk) med söt-
vattenskylning.

Pris diskuteras. Fri provningsrätt.

Mats Olsson, tel 0294 32035



26m² Berg classespidsgatter fra 1937

Kalmar fyr på eg og ask
L: 6,63. B: 2,26. D: 1,14
2 køjer
Diverse sejl og udstyr.
Marstal motor 7 hk. Blykøl
Glasfiber på ruf og dæk.
Ligger i Roskilde
God sejlklar stand

Pris kr.40.000
Henvendelse
Michael: spidsgatter@hotmail.com

Michael Frellsen
Industrivej 14
4000 Roskilde
michael@frellsen.dk
Tlf 0041 (0)78 936 0499



Wata til salg:

Spidsgatter 40m²

Bygget i Præstø af Knud og Bjørn Olsen i 1943
Længde: 8.30 m Bredde: 2.45 Dybde: 1.45
Fyr på eg. Oregon plankedæk
Kahyt og aptering i mahogni
Rullegenua
Motor: MARSTAL 10 Hk.

Kontakt:

Peer Thode
Mobil: 40437468

Pris: 60.000 kr.



Se hele annoncen og endnu flere på DFÆLS hjemmeside

38 m² Bergspidsgatter til salg

Bygget 1942

7,88 x 2,62 x 1,6, Fyr på eg og ask, blykøl granmast, bom af oregon, glasfiber på dæk og ruftag Lærk på eg, overbygning mahogni, teakdæk Blykøl Ældre Korsør indenbords motor

Pris 30.000 kr.

Mogens Lund.
Høje Gladsaxe 42, st. h.
2860 Søborg.
Fastnet: 39671256 Mob. 30220050
Mail: mogens.lund399@gmail.com



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



MAHOJNI 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 rustfristål dieseltank. Meget velholdt – altid stået indendørs om vinteren.

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

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



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

Oh Shit!

Nu bliver den måge snart smidt ud af min stander. Eller rullet i tjære og fjer og sendt hen, der hvor peberet gror!

Af Vidar Illum

I efteråret da Victoria skulle på land i Gilleleje efter lang sæson, fik vi rigget masten af og gjort hende klar, til hun skulle på land for vinteren. Victoria lå nu godt og trygt ude på østmolen i Gilleleje Havn og skulle løftes på land næste dag. Men det var noget af et syn, der mødte mig næste morgen.

De lokale havmåger syntes åbentbart også, at der var godt og trygt sted. Så de havde holdt en lille fest på dækket af Victoria, inden hun skulle på land. Det må have været lidt af en fest, og der er selvfølgelig altid lidt oprydning efter en god fest, men at hele båden var overskidt, og der lå fiskerester overalt.

Det er dog sjældent, at der bliver sagt så mange eder og forbandelser ombord på Victoria, men det blev der den morgen. Det tog den lettere ophidsede skipper mere en to timer at rengøre skibet, og under denne såkaldte rengørings- oprydningsseance faldt tanken så på følgende: Hvorfor er der være en måge vores stander?

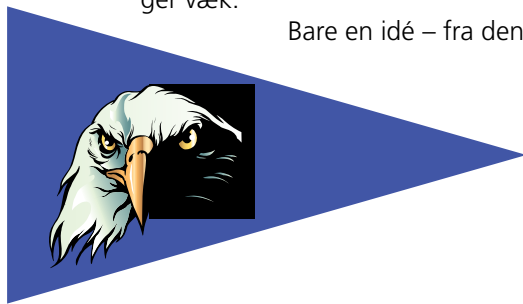
Nu har den og alle dens kammerater jo lige overskidt hele min båden.

Jeg ved godt, at Bent Aarre, som var med til at stifte foreningen for ældre lystfartøjer også havde en måge, som hed Mascot, og at det står i §3 i vedtægterne og osv.

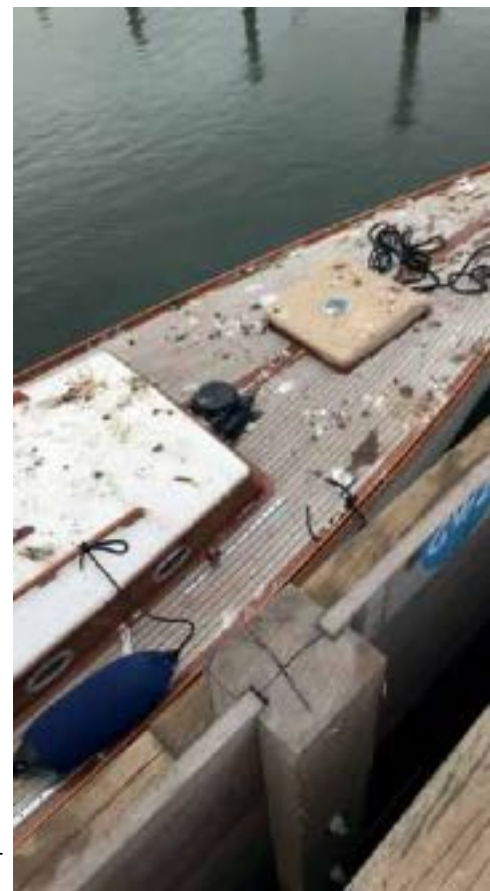
Men mågen er blevet upopulær på Victoria, og lysten til have et flag med en "lokkemåge" i riggen – den kan ligge nu på et meget lille sted.

Kunne man ikke skifte den ud med en eller anden rovfugl, der jager de andre måger væk.

Bare en idé – fra den "skide sure" skipper.



Forslag til ny stander?



BAG HÆKKEM

ISSN 1902-0163