

I 2019 skal vi til
Frederikshavn



Vi har lige købt folkebåd:
**Selvfølgelig skal den
være af træ**



Nr. 137, december 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, suppleant

Egelundsvej 4
3630 Jægerspris
2087 2400
ege4@mail.dk

Dorthe Christensen, suppleant og kasserer

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

*De Kjøbenhavnske Træsejlere Spar og Rosa i heftigt closerace.
Bådene bliver optimeret til det ypperste gennem venskabelig kappestrid*

Indhold

Nye folk på folkebåden	4
På opdagelse på internettet	6
Sommerglæde	7
Marie som sejlbåd og legehustag	8
Vi har mistet Henning Wind-Hansen	12
Sejl og historie	13
Sommerstævne i Frederikshavn	18
Yachtloggen kommer videre	20
Gammel layouter siger farvel og tak	22
Nyt dæk på Heto	
Kjøbenhavnske Træsejlere – sommer	29
Kjøbenhavnske Træsejlere – vinter	32
Krydsord	33
Isbådssejlad	36

En folkebåd med ny besætning



Lille Marie i vindstille

Mange kapsejladser ved Kjøbenhavn



Springeren Heto fik renoveret dækket

Kira FD 471 i gode hænder

Af Michael Ravn, Dana Dalicsek, Christian Sparre og Casper Iversen

Den 1. September 2018, fik vi vores første båd. En smuk træbåd ved navn Kira, en folkebåd, FD 471, bygget i Helsingør i 1966, som nu er vores. Vi har overtaget Kira fra et sødt århusiansk par, Per og Dalia, der har passet godt på hende igennem de tre år, de har haft hende, og Kira har generelt ligget i Århus igennem flere årtier.

Men nu er hun kommet hjem til Sjælland. På turen hjem (100 sømil, én halse!) lagde vi selvfølgelig til i Helsingør, så hun kunne smage vandet hun blev født i, med udsigt til Kronborg og med os til Knejpestival.

Hvem er vi? Vi er fire unge gutter, Christian, Dana, Michael og undertegnede Casper, som kender hinanden gennem flere års sejlskab med vikingeskibet Havhingsten i

Roskilde. Havhingsten er en fantastisk klinkbygget båd, med helt vildt fantastiske mennesker i alle aldersgrupper og godt fællesskab. Det er denne ånd vi er opsejlet i. Med hygge, øl og tjære, hårdt arbejde, saltvand og bølger om det åbne trædæk.

Så vi var aldrig i tvivl om at det skulle være en træbåd, når først vi skulle have vores egen båd. Træbåde har sjæl. De knirker og knager når de bevæger sig i bølgerne. Når de tager vand ind, så pumper man det bare ud og sejler videre. Og så kan man sagtens selv reparere træbåde. Det er ikke som den livløse plastikbåd som er hård og kold – træbåde har sjæl.

Michael Ravn, Dana Dalicsek, Christian Sparre og Casper Iversen har taget springet fra vikingeskibssejlskab til livet med en folkebåd



Så nu skal Kira ud på nye eventyr. Til Sverige og Tyskland, rundt i Danmark og tilbage i Københavns Inderhavn, hvor der skal drikkes øl og fortælles røverhistorier (og snakkes med smukke piger på den lokale bæverding).

Så hvis I får øje på Kira i en havn et sted, eller ude på bølgen blå, så giv os et vink og så giver vi en øl i havn.

Skib ohøj!



Lykken er at se solnedgangen over havet fra eget dæk... men freden ved ens »egen ø« i skærgården er bestemt heller ikke til at kimse ad



Surf videre

I sidste nummer kunne man læse det første indlæg i en klumme, hvor vi prøver at introducere nettet for nye brugere. I denne fortsættelse kigger vi på flere af "internettets små oaser"

Af Benny Andersen

Drevne brugere af internettet kender måske, måske ikke de links, vi lægger op her, men i hvert fald har de i forvejen rig mulighed for at finde frem til dem, og har måske på et eller andet tidspunkt valgt, om de ville bruge dem eller ej. Men oplever du internettet som en uoverskuelig jungle af ubrugeligt tidsspilde, er denne klumme for dig.

I dette nummer af Klassisk Træbåd bringer vi endnu et par anbefalelsesværdige links, som åbner op for flere muligheder for maritimt nørderi på internettet.

Duelighedsklubben, duelighed.dk

Det første link er en portal med hyggelige nyhedsbreve, der kommer med nyheder fra den maritime verden, kvizzer, der holder dig skarp på sejladsregler og navigation og beretninger fra langturssejlere. På hjemmesiden er der mange muligheder for øve din sejler-duelighed, men kurserne har stor vægt. Det koster ikke noget at komme ind på siden og melde sig ind, men for 195,- årligt kan du genopfriske duelighedskurset, du kan tage et VHF/SCR kursus på en sjov og lettilgængelig måde og du kan sende dine gaster på gastekursus og kystsejlerkursus. Og det hele hjemme fra sofaen på de kedeligste vinterdag.

Respekt for vand, respektforvand.dk

Trygfonden har lavet denne meget basale og let overskuelige side om færdsel ved og på vandet. Det kan virke for elementært for sejlere, selv med meget lidt erfaring og et duelighedsbevis, men siden er meget anvendelig som opslags"værk" ved tvivlsspørgsmål. Der er f.eks. også



Tally Ho

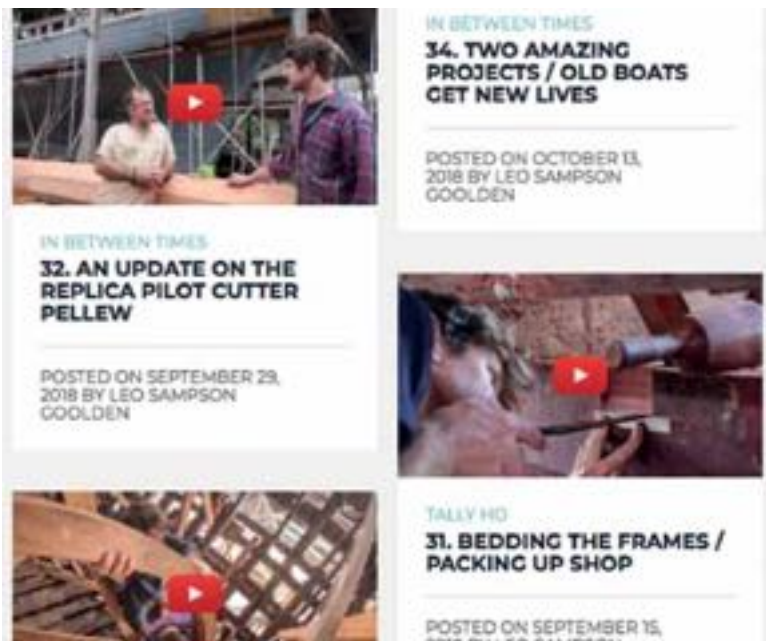


små videoer, hvor man kan få opfrisket lanterneføringen hos forskellige arbejdsfartøjer.

YouTube,

Tally Ho eller sampsonboat.co.uk

Og endelig er der jo YouTube, som har masser af underholdning af den fornuftige slags. Genopbygningen af Tally Ho er en fantastisk historie om en ung bådbygger, sømand og forfatter med hænderne skruet rigtigt på, der med venners og frivilliges hjælp og små og større donationer arbejder sig støt og langmodigt igennem det kæmpeprojekt, det er at restaurere en engelsk 48' gaffelrigget kutter fra 1910 bogstaveligt talt helt fra bunden. Gå på YouTube og skriv Tally Ho i søgefeltet, eller gå direkte på hjemmesiden, hvor videoerne også ligger.



Sikken sommer!

Nu, her "på bagkanten" kan man frydes over de herlige dage på vandet, som denne sommer har bragt.

Hvis 2017 var lidt pauver, har vi til gengæld i år ikke noget til gode. Den bedste af mine 27 sæsoner på vandet.

Er der f. eks. noget skønnere end at lægge sig for svaj op under en læ kyst og bare plumpe ud over siden før frokost og en efterfølgende "morfar" på fordækket?

Har vist aldrig før oplevet 24 graders havvand i danske farvande.

Det var det så heller ikke mere i går (25/9) – da var det 13 grader, og den trods alt frivillige svømmetur blev MEGET kort! Men tak for 2018.

26 september, Jørgen Heidemann, "SCHERZO" af Faldsled

Historien om Marie

Af Per Hansen

Fra sejljolle til legehus!

Historien begynder i Løgstør i slutningen af 50'erne. Der var kommet en ung bådbygger fra Sjælland til byen. Han blev opsøgt af en lokal mand, som ønskede sig en limfjordssjægt, omkring 12 fod. Bådbyggeren udtaler senere: "Jeg vidste sgu ikke noget om sjægter, så jeg fandt en tegning af en Helsingørjolle, tegnet af Utzon. Jeg satte størrelsen ned til 2/3 så blev den 12 fod. Den skulle jo også rigges som en sjægt, så kunne jeg bruge rigtegningen fra Aalborgjollen, også af Utzon". Båden blev bygget og søsat i Løgstør.

Her kommer jeg ind i historien. Jeg kom en del til Løgstør, så den smukke lille sejljolle og beundrede den, fyr på eg og plankedæk af oregon, skinnende af lak og lækre bomuldssejl. Men en dag var den væk!!

Først i 70'erne flyttede jeg til Løgstøregnen. Jeg

havde glemt alt om den smukke lille jolle. Jeg blev engageret i juniorsejlads i Rønbjerg sejlklub, med træoptimister! En dag kom der en ejendomsmægler til klubben, han var ved at sælge et hus, i et brombærkrat stod der en lille klinkbygget jolle, den var helt overgroet med brombær, både udenpå og inden i. Han skulle fjerne den! "Var det noget for sejlklubben?" spurgte han. Jeg kikkede på den og genkende den som den lille jolle fra Løgstør. Jeg fik den med hjem.

Jollen måtte nu betragtes som et håndværkertilbud. Efterhånden som jeg fik rykket brombærrankerne ud af vindridserne, fik muldjorden skrabet op fra bunden og alt det løse maling fjernet, var det i grunden ikke så galt! Det fine plankedæk kom frem efter en grundig slibning, med noget knofedt og nogle bøtter maling, blev det igen en fin lille sejljolle. Men rigningen var væk, og der var heller ikke nogle sejl.

Jeg besluttede at rigge den med bermudarig, da den





Herover: Man bliver rørt over den lille forsømte skønhed, som ligger der i kulden:

Til venstre: Drengene i frisk vind på Limfjorden med bermudarig

Til højre: Sjægte-riggen klæder den lille Aalborgjolle-type

skulle bruges i sejlklubben som øvelsesbåd. Juniorafdelingens materiale var nogle ældre træoptimister og en 15 fods krydsfinerjolle med pramstævn, så den nye jolle blev modtaget med glæde. Den skulle også have et navn og en afstemning blandt børnene afgjorde, at den skulle hedde Marie efter en af juniorerne. Marie gjorde god fyldest i nogle år. En aften hvor der var frisk østenvind, fralandsvind, sendte jeg en ældre junior ud med en af de nye. De fik besked på at sejle nord for havnen i læ og blive der til jeg kom ud med ledsagerbåden og de andre joller. Da jeg kom ud, var Marie godt på vej til Livø for en frisk lænser. Jeg satte efter dem i ledsagerbåden, da de så det, vendte de, men den nye ville ikke op og sidde på dækket, bølgerne var høje og jollen krængede. Den nye græd og den gamle skældte ud. Jeg fik dem på slæb, og da vi kom i læ var alt fryd og gammen. Gasten var ikke blevet mere forskrækket, end at hun kom igen og blev senere en habil sejler.



Efterhånden som vi fik nye glasfiberjoller mistede børnene interessen for Marie, hun skulle jo også males og forårsklærgøres, så hun kom til at ligge ubrugt hen!

Jeg aftalte med sejlklubben, at jeg overtog hende. Hun kom hjem i mit bådhus og fik en større omgang. Mine drenge var på det tidspunkt 8-10 år, de fik jollen som deres egne. Vi bor på Rønbjerg havn, så det var ret let og hurtigt at komme ud at sejle. Det blev til mange ture på Livø bredning. Vi havde på det tidspunkt en færøsk fiskesmakke. Et år på sommertur, Mors rundt, valgte drengene at sejle i Marie. På vej gennem Vilsund

skulle vi gennem broen, drengene fik broflaget og sejlede i forvejen, broen gik op, de sejlede igennem, bromanden kom ud og vinkede. Det var Stort!

En gang var drengene sejlet en tur langs kysten – i pålandsvind! De kom i tanke om, at de ville en tur i land. Ned med storen og ind mod land, hvor de ankrede få meter fra stranden. Fint nok. Men da de skulle videre, kunne de ikke få fart på jollen og kunne ikke komme gennem brændingen. De strandede! Den yngste kom løbende hjem for at hente mig. Tilbage igen langs stranden, så måtte jeg i vandet og skubbe dem ud. De

Marie fungerede fint i mange år som supplement til optimistjollerne



lærte de noget af, senere har de aldrig ankret tæt ved en kyst med pålandsvind.

En dag lå der et brev i min postkasse:

– Kære Per

Har du det godt, for det har jeg. Mig og Kåre er jo på udkik efter en båd, så vi går rundt på havnen og kikker på både. Så kom vi til det resultat, at jeg skulle prøve at kontakte dig, for at høre, om du vil sælge MARIE. Hvis vi kan købe den skal du ringe til Kåre. Hvis vi køber den, kan vi jo bare aftale, at I må benytte den så meget I vil. Nu ved jeg ikke hvad du siger til mit forslag, Men ring til Kåre når du ved noget.

Venlig hilsen Claus og Kåre.

Det var et par af de store juniorer, så Jeg ringede, og vi blev enige om, at jeg beholdt Marie, men de kunne benytte hende så meget de ville.

Drengene blev større, det gjorde Marie ikke! Det blev sværere at finde sig tilrette i det snævre cockpit, så vi blev enige om at pille dækket af og sætte en almindelig essing på, det gav noget mere plads til de lange ben. Jeg sejlede på det tidspunkt sjægt på Limfjordsmuseet, vi var hvert år til VM i Hjarbæk. Drengene ville gerne selv sejle i Marie, men så måtte vi jo rigge om til sprydrig med fok og topsejl. Der blev lavet rundholter og syet sejl af et gammelt storsejl. Marie og drengene kom med til VM og de gjorde det rigtigt godt i den lille klasse, to gange hjembragte de trofæet som bedste ungdomsbåd.

Tiden går, børn udvikler sig, og en dag var der andre



Som tag over legehuset kan Marie stadig prale med de smukke linjer

ting, som optog dem. Marie kom til at stå under en presenning i nogle år.

Der kom børnebørn til, Marie var udtørret, vindsprækket og bordene gik fra i spundingen, spirene var rustet. Men nu kunne hun bruges til tørsejllads, så kom der igen mast på, og der blev sat lidt sejl, så kom de langt omkring, de så hajer og andre spændende ting! Men det fik også en ende efter et par år. Nu var det et nyt legehus der manglede, det gamle var blevet til hønsehus! På mine sejlads rundt i Danmark havde jeg set nogle skure, hvor taget var en gammel jolle, som var beklædt med tagpap. Derfor kom gamle Marie op på et par pæle, der blev lagt gulv, rejst væge og hun blev belagt med presenning.

Nu har hun været til stor glæde i et par år, så må vi se hvad fremtiden bringer!

Mindeord

Foreningens anden formand Henning Wind-Hansen gik bort den 28. oktober 2018

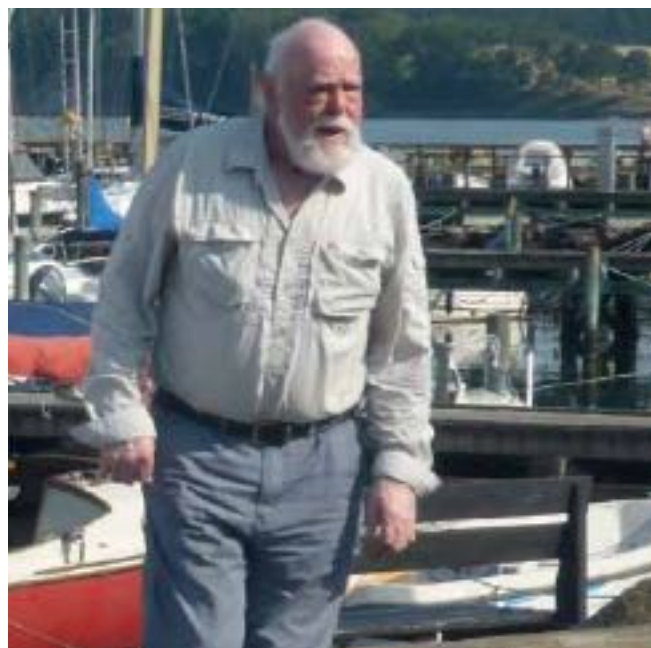
Henning var med fra begyndelsen af foreningens start. Han var ejer af den smukke og velholdte Nordiske Krydser, Fri.

I 1985 var Henning stævneleder ved et flot stævne i Kerteminde med 110 deltagere.

Henning blev formand for Foreningen i 1989 ved sommerstævnet i Vejle.

Noget af det første, Henning tog fat på, var udgivelsen af bladet.

I Hennings tid blev sommerstævnerne lidt mere uformelle, men tag ikke fejl, Henning styrede dem med fast hånd, flagene blev sat og bjærget behørigt.



Henning Wind-Hansen var også meget aktiv i forbindelse med stævnet i Kerteminde i 2014

I formandstiden sejlede Henning i sin smukke Nordiske krydser Fri (til venstre)

Sommerstævnet i Dageløkke 1995 blev Hennings sidste sommerstævne som formand.

I foråret 1996 gik Henning af som formand, nu skulle tiden bruges i Tabano, en glasfiberbåd som Fri i mellem-tiden var blevet udskiftet med.

Arbejdet med foreningen var dog ikke helt slut, da Henning igen var i gang ved et vel tilrettelagt sommerstævne i Kerteminde 2014

Henning vil blive husket som et stærkt og passioneret menneske, som foreningen har meget at takke for.

Klar over alt!
Klar ved flaget!
Sæt flaget!
Gå videre!

Ove Juhl

Vi bruger løs af den vedvarende energi

Sejlets historie tegnet og fortalt af tidligere sejlmager Karen Boa

Et sejl er et stykke udspændt stykke stof, sejldug, der fanger vinden og omsætter den til bevægelse. Dette udnyttes mange steder feks kan nævnes:

- Sejlbåde
- Isbåde
- Vindmøller
- Drager

Den største udnyttelse af sejlet finder man hos sejlbåde. I årtusinder var vinden den eneste kendte drivkraft ud over muskelkraft.

Vindenergien udnyttes på vandet også af dyreriget hos "sejlfisken", en fisk der har en stor rygfinne, den kan rejse og bruge som sejl. Den lægger sig i vandoverfladen og lader sig drive frem af vinden. Fugles vinger er nogle af de mest aerodynamiske "sejl", der findes.

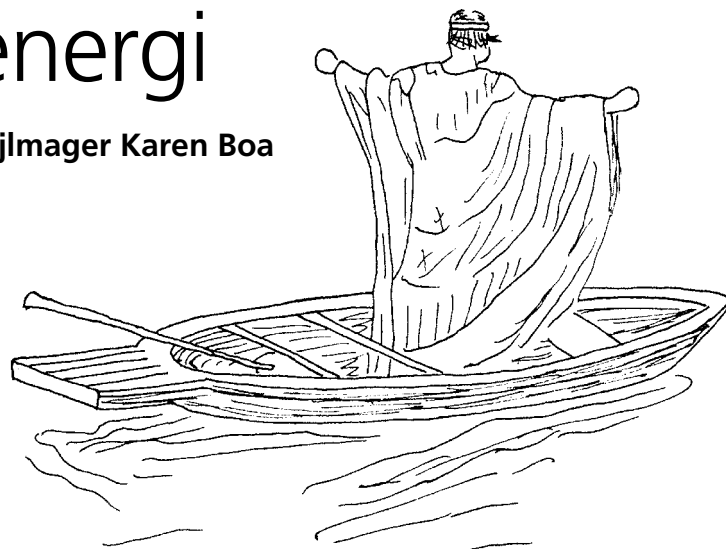
Vedvarende men ustabil

Fordi vindkraft er lydløs, forureningsfri og vedvarende er den attraktiv til sport og fritidsbrug, men fordi den er ustabil, bruges den ikke i så stor grad længere i handelsflåden.

De første sejlførende skibe blev formentlig bygget af ægypterne ca. 8000 år før vor tidsregning. Man har nemlig fundet vaser hvorpå der tydeligt er afbildet et sejlskib. I Ægypten ses også de første "rigtige" skibe, der historisk er fundet.

Det er skibe med rig og sejl, men kan ikke have været særligt stabile, de blev nemlig bygget i siv og måtte derfor have en tobenet mast med et firkantet råsejl.

Disse skibe kunne kun sejle med vinden ind agten fra, dvs. læns. Det måtte heller ikke blæse særligt kraftigt, for så kunne den mand, der holdt sejlets skøder, ikke



klare at holde trækket. Man havde tilsyneladende ikke tænkt på at fastgøre skøderne. I stedet måtte man ro båden mod vinden, hvilket man benyttede sig mest af.

De første optegnelser, der findes om noget der ligner sejlførende både, er Nilens Fayoumbåde, som stadig eksisterer. Her drives båden på et par meters længde frem af et menneske, der står med en kappe, der fyldes af vinden, og derigennem drives med vinden. Båden styres af personen, der bevæger sig efter vinden. I dag bruges bådtypen dog mest med mast og sejl eller årer/motor som fremdrift.

To sejl er bedre end ét

Først i romernes storhedstid udvikledes sejlet lidt endnu. De fandt ud af, at hvis man satte et sejl foran masten, kunne man gå meget højere til vinden så båden sejlede hurtigere og var lettere at styre. Disse bådtyper kunne dog ikke krydse, så hvis man skulle i en retning tættere på vindøjet end 90 grader, måtte man enten ro eller vente på at vinden skiftede. Det sidste var som regel det





mest almindelige, da de ikke havde årer med ombord. Cæsar blev meget forundret da han så Venetianerne krydse, de havde nemlig gjort storsejlet mindre og forsejlet større og dermed kunne gå tættere til vinden.

På Dronning Elisabeth d. 1.'s tid (ca 1590) fandtes nogle skibe, der førte forholdsvis meget sejl. De havde det oprindelige firkantede råsejl og førte desuden råsejl over storsejlet, derudover en stage med et lille latinersejl på mesanmasten. Blinden, et sejl under bovsprydet, var kommet til i Columbus tid, ca 1490.

I begyndelsen af 1600-tallet begyndte man for alvor at eksperimentere. Mere viden om aerodynamik satte tingene i gang. Flere master og sejl blev sat og samtidig kom der flere og flere lystbåde, der var mere eller mindre efterligninger af kendte skibe. Da der således kom flere skibe på vandet, måtte man lave søvejsregler og skibene fik lanterner – i første omgang en gadelygte på et stok i agterspejlet.

Fra 1700-tallet og fremefter speeder udviklingen af sejlene lidt op og resultaterne af de sidste to århundreder næsten eksplosionsagtige udvikling kan ses. Lidt efter lidt var ægypternes kluntede sivbåde blevet til flotte fuldskibe, fregatter, brigge, barker o.lign.

Søfolk forsøgte med flere sejl på samme mast, flere blinde var sat på, læsejl som blev sat i løjt vejr på rundholter, der ragede ud fra enderne af ræerne, fastgjort således at de let kunne trækkes ind over/under ræerne så de ingenting fyldte.

I Amerika har man bygget både længe før europæerne begyndte at interessere sig for det nye land. Men først efter 1700-tallet byggede "indvandrerne" de skibe man kender i dag. I Maryland var det mest de smukke klippere man var interesseret i, og i new England udvikledes skonnerten, som vi kender den i dag.

Skonnerten var oprindelig en fiskerbåd med en meget høj skanse (agterdæk), som skibe normalt i 1400-tallet og med en rund forstavn. Skroget var egentlig som det altid havde været – det var rigningen, der var ny.

Råsejlet var væk istedet var der et gaffelsejl, som vi kender det. Bovspryddet blev siddende, blindingerne blev fjernet og istedet kom flere sejl til over spryddet.

Tilbage til nutiden

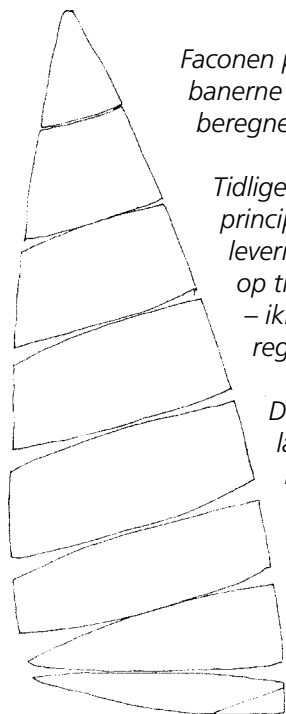
Den sidste topsejlsskonnert, der er bygget og søsat her i Danmark er skoleskibet "Lilla Dan" fra 1951. Denne topsejlsskonnert har to gaffelsejl, et storsejl og et skonnertsejl, som alle andre skonnerter. Topsejlene kaldes under- og overtopsejl, der sidder på fokkemasten. Desuden har den en røj (mellem mellem fokke og stormast) og et storegaffeltopsejl plus de fire forsejl.

Efterhånden som tiden gik udvikledes nye ting. Dampmaskiner og senere dieselmotorer blev søsat og satte en stopper for udviklingen af sejlførende erhvervsfartøjer – men så flyttede udviklingen til lystfartøjer, hvor også rigningerne ændredes.

Tunge uldsejl

Sejldug har også ændret sig gennem tiden. I Norden brugte vikingerne uld eller skind (ofte farvet med okseblod), som var det, der var nemmest at skaffe, mens man i middelhavet og i asien brugte hør og andre naturmaterialer – senere blev bomuld udbredt og især den ægyptiske bomuld var helt op til 60'erne kendt for sine gode egenskaber.

Men naturmaterialer har det med at bevæge sig og



Faconen på sejlet fremkommer ved at banerne udskæres med små kurver, der beregnes og sys meget omhyggeligt.

Tidligere tiders bomuldssejl var i princippet meget mere flade ved levering fra sejlmageren, så var det op til ejeren at sejle dem forsigtigt til – ikke i hård vind og absolut ikke i regnvejr.

De mere grove sejl fik faconen lagt ind i ved syningen. Sejlmageren trak i banerne (med en krog fastgjort i bæltet) med forskellig kraft. Syningen foregik i hånden med sejlmagerhandske, og det gik tjept – 8 meter syet i timen skulle der præsteres. (Red.)

tabe faconen, eller rådne, så da nylon og polyester blev opfundet, gik man ret hurtigt over til disse syntetiske materialer.

Revolutionerende materialer

Til de fleste almindelige dacrunduge coater man dugen med en hinde, der styrker og bevarer sejdugen. Mylar var meget udbredt op gennem 1980-90'erne, men holdbarheden er ikke så god som dacron, så da finanskrisen satte ind, gled mylar lidt ud – men bruges i dag stadig til især rullesejl, både forsejl og storsejl – og kapsejladsejl, når man ikke vælger kevlar eller kulfiber.

Spiler- og genakkerdug har stort set ikke ændret sig de sidste 50 år, man bruger stadig nylon, der er formstabil, men samtidig kan give sig, når sejlet udsættes for voldsomme pres.

De seneste par årtier er man, til kapsejlads, gået mere over til Kevlar og kulfiber og sejlene støbes i form, fremfor at sy i baner. Dette giver større kontrol med

sejlets facon – men er meget kostbart. De fleste almindelige tursejlere har dog ikke det store udnytte af støbte sejl i forhold til holdbarhed og pris.

I 1980'erne så man sejl på nye typer skibe – feks. containerskibe, der fik bermudasejl som støttesejl (hvilket man dog er gået væk fra igen), men fiskekuttere bruger stadig støttesejl – og så ser man stadigt større lystbåde med mange hundrede kvadratmeter sejlføring.

De steder hvor den største udvikling sker i dag, er blandt de helt store kapsejladser, der også inspireres af NASA, det amerikanske rumforskningsprogram. Nye materialer, som feks kulfiber, er taget i brug og sikkerheden er væsentligt forbedret for de oceanfarende lystsejlere.

Træbådene er også med fremme

Men træbåde kan også få glæde af udviklingen, hvis man vælger magelighed og sikkerhed frem for det "originale look".

Gennemgående sejlpinde, styrker flow'et og øger



Spilere og genakkere bliver syet i meget lette materialer, der kan give sig lidt. Mest nylon





Træmasten opfører sig anderledes end en alumast ved kraftpåvirkning fra vinden. Det er vigtigt at sejlmageren tager højde for dette ved konstruktionen

Rullesejlene udsættes for andre kræfter, især når de er rullet delvist ind for at rebe. Derfor er de gerne i kraftigere materiale

holdbarheden af storsejlet. Sejlet er marginalt fladere end et sejl med almindelige pinde, der gør at man kan gå højere og få mindre krængning.

Slæder med kuglelejer gør det nemmere at få storsejlet op og ned, mens flere trimlinier som cunningham, bagstag og bomudhal/-nedhal øger muligheden for trimme til større fart og mindre krængning. Men husk at spilerfaldet også kan bruges som en trimfunktion, når man sejler plat læns (også med spiler, hvor fokkefaldet kan bruges). Sættes faldet i fokkegodset i stævnen, kan masten trækkes fremad, så vinden får et bedre flow over sejlene.

Rullesejl giver lidt sig selv, de er nemmere at håndtere...

En træmast har sit eget "liv"

Derfor er det vigtigt, når du skal have nye sejl, at sejlmageren kigger på masten. Ofte falder masten bagud på de nederste par meter, der betyder at sejlets formkurve skal være negativt i bunden og positivt i toppen. En træmast med de almindelige to/tre sæt vanter og et enkelt forstag har næsten altid negativ forkurve i bunden – medmindre du har en "totempæl" til mast. Har du babystag, violinstag eller bagstag kan disse ophæve dette.

En træmast kan både bevæge sig mere og mindre end en alumast. Forkurven er derfor rigtig vigtig for at sejlet står rigtigt. Desværre er der ikke ret mange sejlmagere, der reelt er opmærksomme på dette når de laver sejl til træmaster.

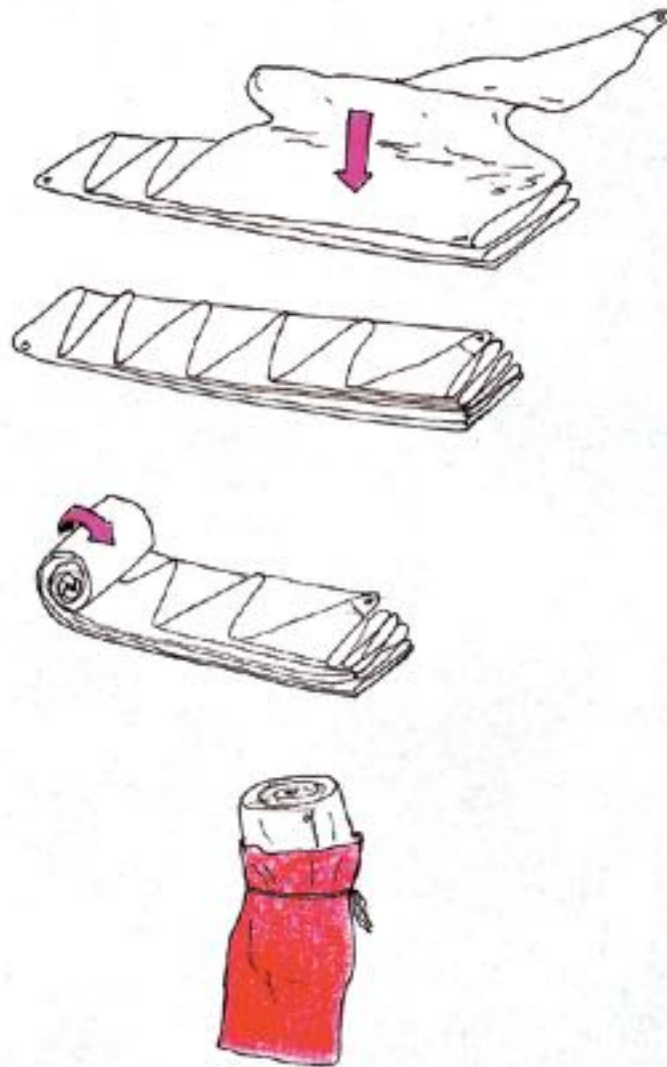
Giganterne

Verdens pt. største lystyacht er 144 meter langt og havde en pris på tre milliarder kroner, da den blev søsat i 2017. En russisk rigmand har fået bygget "Sailing Yacht A", som er verdens største lystyacht. Den blev bygget på skibsværftet Nobiskrug i Kiel og er med sine master på 90 meter virkeligt en båd i særklasse. Yachten er udstyret med bombesikkert glas, otte etager luksus med teak-træsgulve og et observatorium af glas under havets overflade. Og som om det ikke var nok, har skibet også syv luksussuiter, et diskotek og en helikopterlandingsbane.

Skibet bliver blandt andet drevet frem af hybridmotorer, der garanterer en konstant topfart på 38 kilometer i timen uafhængigt af vinden. Sejlarealet er på 3.747 kvadratmeter!



Sailing Yacht A. Man kan købe næsten alt for penge, men ikke skønhed



Det er meget vigtigt, at sejlene pakkes og behandles ordentligt.

Når de pakkes væk, skal de være absolut tørre for at undgå jordslag. Små urenreder kan fjernes med en klud eller en blød børste, men den film, som holder dacron-stoffet sammen har ikke godt af hårdhændet afvaskning. En gammel sejler sagde engang: Du må ikke lægge sejl sammen sammen med din kone – sejlene kan godt tåle det – men ægteskabet!

Frederikshavn Træskibslaug arrangerer DFÆL-stævne

I 2019 går turen nordpå

Det er altid spændende at se, hvor næste års sommerstævne skal afholdes – ligeledes i år.

Den siddende bestyrelse kom i år frem til, at i relation til, at det er en landsdækkende forening, så måtte man kigge nordpå. Men så langt nordpå har man aldrig før været, som Frederikshavn.

Vor gode ven Carl Mangor kontaktede undertegnede for at høre, om det var en opgave, vi kunne løfte, og det gav jo en del at tænke over. Men efter en del overvejelser og snak med folk i vort netværk, så blev konklusionen: Det gør vi!

Og så blev det store lobbyarbejde sat i gang, hvem kan være behjælpelig med dit og dat.

Frederikshavn er jo en super maritim by, med store muligheder for et sommerstævne. Frederikshavn Bedding blev kontaktet, og de var straks med på ideen om et stævne .

Stedet er et mødested for alle, og stedet bliver dagligt passet af pensionisterne, som har haft deres gang og arbejde på havnen hele deres arbejdsliv. Her er liv og glæde ugen igennem med alle de opgaver, der nu er på



Hyggelige Hirsholmene bliver målet for motorbådturen



Så er der kapsejlad i det nørreyske ...

en bedding, men jeg tror kaffepauserne kan vare lidt længe, når skrønerne og historierne løber at stablen.

Så var det byens "tunge" drenge der skulle have et besøg. Og til min glæde er alle velvillige og positivt indstillet til et sådant arrangement, så det kommer til at funke optimalt.

Summa-summarum, så vil alt være klart til at modtage alle skibene. Nu er det så op til de enkelte sejlere at få ferien og sejladsen arrangeret til uge 28, og så kurs mod Frederikshavn.

Husk så på, når alle jer som har drømt og at sejle i den svenske skærgård, Bohuslän mv., så er der kun 45 sømil derover. En god dagssejlad, så er man i det fineste sejlvand i Norden.

Vi glæder os til at modtage jer, og til alle jer som påtænker at komme, så vil jeg senere komme med lidt info om Frederikshavn Havn, som jo er en af Nordens største færgenhavne og en meget travl trafikhavn, så der er lige et par småting, man skal vide før anduvning/afsejling.

Mange hilsener Birger

SOMMERSTÆVNE I UGE 28 FREDERIKSHAVN

TORS DAG D. 11. - SØNDAG D. 14. JULI 2019



**Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer afholder
i samspil med Frederikshavn Træskibslaug**

ÅRETS SOMMERSTÆVNE 2019

Stævnet vil foregå i Frederikshavn Havn ved Frederikshavn Bedding og Pier 2. Der vil være kapsejlads for klassiske træbåde ved Frederikshavn Marina. Der vil blive motorbådssejlads til Hirsholmene for de gaster som ikke deltager i kapsejladsen. Byrundtur under kyndig vejledning. Gallaaften om Lørdagen med præmie overrækkelse for bedst bevarede skibe og resultaterne af kapsejladserne som regnes blandt Danmarks mesterskaberne for klassiske træbåde for det givne år. - og meget meget mere. DET BLIVER GODT.



**DANSK FORENING FOR
ÆLDRE LYSTFARTØJER**

WWW.DEFAELE.DK



**FREDERIKSHAVN
TRÆSKIBSLAUG**

WWW.SKIBSLAUG.DK

Endnu et skridt med Yachtloggen

Af carl Mangor

Det var en skøn blanding af drevne it-nørder og glade amatører, der mødtes på Fremtidsfabrikken i Svendborg den sidste søndag i september. Over nogle timer skulle Martin Stockholm og Lasse Møller fra Yachtloggen ruste et hold frivillige til at tage hul på det næste store arbejde med digitaliseringsprojektet: katalogisering af de tusinder af tegninger, der er blevet scannet og således er sikret digitalt for eftertiden.

Et kæmpe arbejde hvor alle billedfiler skal åbnes og beskrives på en række områder: bådtype og konstruktør. Hvilken type tegning er der tale om, hvordan er tegnningens

tilstand? Indeholder tegningen særlige informationer, der bør noteres?

Ganske omfattende og til en start lidt uoverskueligt for flere af deltagerne.

Da jeg senere sad hjemme og gradvist fik lidt styr på de områder, der skulle indtastes og de felter, der skulle benyttes, udviklede arbejdet sig til noget der lignede et berigende besøg på en hver anden udstilling. Glæden over det man ser, og forventningen om det, der kommer i næste lokale. Tegningerne er scannet i en mere eller mindre tilfældig rækkefølge, så fra en 6mR-yacht af Wedell-Wedellsborg, kan næste tegning være en linjetegning af Georg Berg og så igen et ark med et stævnbeslag tegnet af Slaaby-Larsen.

De fleste af tegningerne er at sammenligne med små kunstværker. Former, linjer, typografi, finurlige detaljer – selv underskrifterne kan det være en fornøjelse at kikke på.

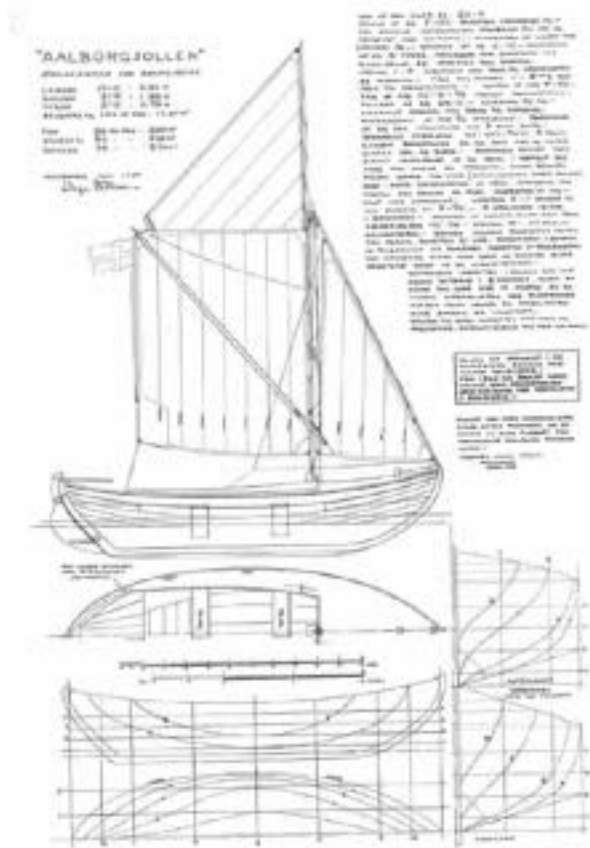
Yachtloggen er opstået som et samarbejde mellem Danmarks Museum for Lystsejlad, Svendborg Museum og DFÆL. Gennem store midler fra hhv. Mærsk- og Augustinusfonden har det været muligt at scanne de mange tegninger, digitalisere flere fartøjsfortegnelser og skabe de digitale rammer for lagring og afbenyttelse af de mange informationer.

Yachtloggen vil være under stadig udbygning og skal med tiden og kunne rumme billeder, beretninger og andet, der fortæller om lystsejladsens historie i Danmark.

Det er allerede nu muligt at aflægge besøg på yachtloggen.dk.

Skulle du også have lyst til at være en af dem, der bidrager med at få orden i det omfattende billedemateriale, er det blot at sende en mail til bestyrelsen. Så vil det gå videre til administratorene.

*Yachtloggen er en guldgrube for træbådsentusiaster.
Vær med til at gøre den tilgængelig!*







YACHT SERVICE

SEJLMAGERI

BÅDOPBEVARING

32 TONS KRAN

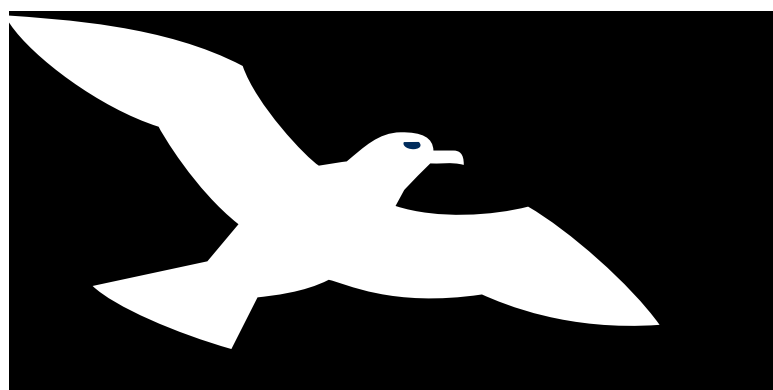
DIESEL / BENZIN



H.C. Christensensvej 2 * 5960 Marstal

www.hccb.dk * info@hccb.dk

Tlf. +45 62 53 21 27



»Farvel« til Gorm

Når farvel er i citationstegn, er det fordi, at Gorm ikke forlader hverken roret på sin smukke Nirvana eller DFÆL, men det er et farvel til Gorm som layouter og grafiker på Klassisk Træbåd.

Gorm har været en vigtig person i redaktionen, ikke bare som grafiker, men som sparringspartner for en temmelig grøn redaktør i foreningen. Al den viden om bådene, billedarkiver, medlemmer gennem årene og bladets linje og tidligere historier har i høj grad været med til at gøre bladet til det, det er i dag. Gorm har været med til at supplere med overskrifter og billedtekster, vurderinger af væsentlighed og prioritering af stof og billeder og andre redaktionelle opgaver. Men naturligvis er det i layoutet, at læserne har set Gorms fingeraftryk. Den bevidst stringente, konsekvente og let genkendelige stil i opsætningen, den høje kvalitet i den delikate efterbehandling og beskæring, balancen i opsætning af tekst, overskrifter og fotos, udvælgelsen af de billeder, der ikke har været vist før, og som har størst relevans for stoffet og for læseren, alt dette og mere til kan vi takke Gorm Boas høje håndværksmæssige standard for.

Og det vil vi gøre, tusind tak, Gorm for din uvurderlige indsats for bladet og foreningen gennem mange år, tak!

På alles vegne Redaktøren

Red bladet, bliv en del af redaktionen

Sidste udkald for at bevare Klassisk Træbåd som papirblad.

Nærværende blad er truet af samme skæbne som mange andre papirblade. Nemlig digitalisering. Dette er det sidste blad, Gorm Boa er layouter på.

Kan man så ikke bare købe sig til at få bladet layoutet eksternt? Jo, og det er bestemt en mulighed, men som man kan læse ovenfor, så er der andre opgaver, der nu skal varetages, som en ekstern layouter ikke tager sig af.

Men selv om vi får bladet sat op ude i byen, mangler vi en redaktionel medarbejder på bladet. Og helst én med viden om både og folk i foreningen, eller i hvert fald en, som vil hjælpe med at opsøge den viden, der skal til for at fortsætte bladets stil og kvalitet. Og nej, det er ikke lønnet, men frivilligt arbejde, ligesom andre poster og opgaver i foreningen varetages vederlagsfrit.

Papirudgave eller netversion

Grunden til at et alternativ kan blive en netversion, er, at med redaktøren alene om bord på bladet vil kvaliteten af udseendet, billedkvalitet (opløsning og efterbehandling) og mængden af indhold ikke kunne fortsætte som hidtil, og så bliver det uinteressant at bruge mange penge på at trykke og distribuere bladet. Desuden er en pdf-fil eller et flip-blad på nettet fleksibelt i forhold til udgivelsesdeadlines og sidetal.

Så hvis du er bladets redningsmand, så kom ud af busken eller bådteltet eller hvor du nu er, og skriv til klassisktraebaad@gmail.com.

Redaktøren

Brugerundersøgelse

Hvis du modtager Klassisk Træbåd, vær venlig at sende en email til klassisktraebaad@gmail.com med dit navn og teksten: "Jeg læser bladet."

På forhånd tak!
Redaktøren



Foto Søren Nielsen

Tak fra Gorm

Jeg har haft fornøjelsen at være med til at udgive og udvikle vores blad sammen med fire redaktører: Sanne Wittrup, Simon Bordal Hansen, Stig Ekblom og nu Benny Andersen. Bladet har en kvalitet, som vi bliver rost og respekteret meget for. Det er da også med bekymring og vemod, at jeg pakker sejlet sammen og slipper skøderne.

Det har været en meget stor glæde at modtage medlemmenes påskønnelser, og ikke mindst har det været opmuntrende at samarbejde med de skiftende bestyrelser og formænd.

Jeg siger TAK for de mange gode oplevelser som redaktionel medarbejder og layouter.

Gorm Boa

Så er der dækket op på Heto

Af Kim Hyldig

I vinteren 2017/2018 renoverer vi dækket på Heto. Dækket har indtil videre holdt tæt efter reparationen, så her en trin for trin beskrivelse af, hvordan man kan reparere et dæk uden de helt store investeringer – udover knofedt og en del tid.

Underdækket var blødt i bagbord side

Da vi køber Heto er underdækket (plywooden) blød og fugtigt i bagbord side, og flere af de gennemgående skruer i dækket er rustne og fugtige under dækket. I løbet af den første sæson har vi en del overvejelser omkring dækreparationen, omfanget, tilbageføring til det oprindelige lærred, nyt teak og ikke mindst, hvad vi løber ind i, når vi åbner "festen".

Anyway, vi bliver enige om at reparere det dårlige dæk og holde fast i så meget af det gamle dæk som muligt!



Plywooddækket under teakstavene var nogle steder helt blødt. Det skulle skiftes, hvor det var galt

Da vi skærer dækket op kan vi trykke en finger igennem underdækket, så vi er nødt til at få gjort noget ved problemet og sikre at det ikke breder sig til den grundliggende konstruktion.

"Bådebyggeraved er den dyreste væske"

Vi er jo temmelig nye i forhold til træbådsrenovering, så udover alle de gode råd på pladsen, allierer vi os med en bådebygger. Bådebyggeren instruerer os i de processer,



Dæksbjælkerne var heldigvis i orden, så de kunne bevares

vi kan klare selv med lidt omhyggelighed og tid. Han anviser de rigtige værktøjer, teknikker og ikke mindst materialerne. Derudover hjælper han også med de mere krævende opgaver, og tilpasning af materialer på sit værksted. Vi ser også projektet som en god mulighed for at få lidt bådebyggerhåndværk under huden.

Finecutteren er din ven

Indledningsvis fjerner vi teakstave og underdæk, indtil træet er fast og hårdt igen. Det gør vi som noget af det første, så fugten kan komme ud af de belastede områder. Den nye gadget i samlingen, Finecutteren, er supergod til det arbejde og skærer meget præcist i de hjørner,



Det var et stort arbejde at fjerne de gamle nådder

hvor man skal have en skarp overgang mellem det nye træ og det eksisterende.

Det gamle underdæk er malet på undersiden inden montering! Det betyder at de bærende dele af konstruktionen, knæ og vanger i eg ikke er ramt af fugtighed og råd. Det ser ud til, at malingen på undersiden af underdækket fungerer som en fin membran og har beskyttet egevangerne. Det er en dejlig nyhed og en ting vi tager med over i reparationen senere.

Hyggeligt at selve konstruktionen helt afspejler tegningerne. Ja, hvad ellers, kan man jo spørge sig selv. Det er jo MSJ Hansen selv, der holdt øje med byggeriet i sin tid.

De gamle nådder fjernes

De gamle nådder skæres fri med en hobbykniv og fjernes med håndkraft. Det sikrer, at vi har føling med arbejdet og ikke ved et uheld fjerner for meget af dæksmaterialet. Vi undersøgte diverse maskinsystemer, men valgte knofedt og lidt flere timer på dækket.

Da en del af teakdækket har mistet sin tykkelse, er vi nødt til at skære mere dybde i mellemrummet på teakstavene. Her bruger vi deckjernet og specialeslebne stemmejern. Anbefalingen er at en skal minimum være lige



Finecutteren er uundværlig til bådreparationer



så dyb som bred, helst lidt dybere, og da vi har nogle temmelig brede nådder, skal der bruges lidt energi her.

Frisk underdæk og teakstave monteres

Underdækket monteres (plywood). Vi beslutter os for at bibeholde fender- og skvætlister, da de har det fint, og underdækket under listerne er OK nu, hvor det hele er tørret op. Den ny plywood males på undersiden for at beskytte egevanerne, ganske som på det gamle underdæk.

Med et solidt underdæk er det tid til at montere friske stave og teaklisterne, der ligger op mod ruffet og ud mod skvætlisterne. Det her er specialstarbejde, hvor vi får god hjælp fra bådebyggeren. Hele teakdækket "tørlægges" og tilpasses. Derefter lægger vi stavene i det samme materiale, som vi senere bruger til at fuge med. Enkelte stave på den resterende del af dækket udskiftes også, hvis de ikke passerer "bankeprøven" eller er flækket under overfladen. Vi laver nogle kompromisser undervejs og skruer nogle stave fast, som måske godt kunne skiftes.

Til sidst proppes og tilpasses teakstavene, så de nye teakstave tilnærmelsesvis falder sammen med det gamle



Der luses ud i det gamle underdæk

dæk. Her skal det nævnes, at vi ikke har en ambition om at reparationen skal være "usynlig". Man må gerne se, at skibet har været brugt, og at den har været igennem et par reparationer de sidste 70 år. Det er vores helt overordnede idé med vedligeholdelsen, "man må gerne se at Heto har haft et liv", så det, der bliver siddende, forventes at ældes med ynde.

Nådderne klargøres igen

Inden vi skal igang med fugemassen giver vi nådderne en sidste overhalning. Nu er det tid til at få rensset helt ind til teaktræet, så fugemassen har frisk træ at binde på. Der er også enkelte hellidage med gammel fugemasse. Den sidste gennemgang tager en del tid! Her er det en god idé at være to, så man kan gennemgå hinandens arbejde. Det her kræver god teamspirit, lidt tålmodighed og omhyggelighed.

Samme dag som fugning sliber vi alle nådderne med en special slibeklods igen, så siderne på teakstavene er så friskt slebne som muligt, og at der ikke er nogen teakolier eller fedt til at forhindre vedhæftning af fugemassen (meget vigtigt).

Nåddetape og godt med acetone

Ilægning af nåddetape kræver tålmodighed, rigeligt med tålmodighed. Specielt når man giver nådderne den sidste gang med acetonepenslen inden fugemassen lægges i, stærkt inspireret af brødrene Price "Rigeligt med acetone". Vi vil ikke risikere en dårlig vedhæftningen af fugemassen.

Fugning og afdækning

Det er en god investering at dække af med en malertape, der passer nogenlunde med teakstavens bredde, så kræver den efterfølgende slibning ikke så meget teak. Og da vi ikke har for meget teakdæk at slibe i (11-13 mm), så vil vi gerne undgå de grove korn på excentersliberen, når fugerne skal slibes ned.

Billederne viser både afdækning og hvordan det ser ud når man har fjernet malertapen. Det er en meget tilfredsstillende proces at tage tape af, når fugemassen er

overfladehærdet. Vores anbefaling er at tapen fjernes samme dag. Vi havde enkelte områder hvor tapen blev fjernet dagen efter – så bliver det bøvllet fordi fugemassen i sagens natur er temmelig træls at arbejde med, når den er hærdet.

Mellemrum mellem skvætlisten og fenderlisten blev også fuget

Skvætliste og fenderliste har givet sig i løbet af årene og ser ikke helt tætte ud, så vi riller overgangen op med finecutteren – ca 3 mm dyb og 2 mm i bredden – hele vejen rundt og fuger også den med SIS440 efter at have rensset det godt med acetone.

Det giver så en sort stribe hele vejen rundt i



Nåddetape og affedtning skal give den gode vedhæftning

overgangen, men hellere det end at få vand ind i konstruktionen mellem teakken og underdækket – den vej.

Lakken er kronen på værket

Vi sliber derefter hele dækket med et let hånd, så vi ikke fjerner tykkelse på dækket. Det betyder at dæk og fuger ikke står helt så skarpt som det kan, omvendt har vi ikke reduceret levetiden af reparationen og dækket ved at fjerne en millimeter eller to af selve teakken.

Vi lakerer med to gange Epifanes rapid clear (super nemt at arbejde med – kan komme over det hele to gange på en dag) og to gange Epifanes gloss og synes selv at resultatet er helt OK (på lidt afstand). Efter den solrige sommer i 2018, skal vi på den igen med lakken, så det bliver den lette afslibning og så et par lag mere. Det hyggelige er, at reparationen på bagbordsside efter et år i solen er svær at finde, man skal kigge godt efter på overgangene på teakstavene for at finde det nye dæk.

Nå ja skødeskinnerne – er forlænget og hævet

Da vi afmonterer de gamle skødeskinner, ser teakstavene noget trætte ud under skinnerne og boltene er som nævnt



Malertapen sparer på teaktræet, når der skal renses i bund efterfølgende



noget tærede og rustne, så vi vælger at montere nogle nye (lidt længere, så vi har mere frihed i trimningen fremadrettet) og montere dem på en teakliste for at beskytte teakstavene og dækket omkring skødeskinnerne. Vi finder nogle skødeskinner med samme afstand mellem skrueerne, så vi kan genbruge de gamle huller. Det hele, og specielt de gamle huller, er fuget med den samme fugemasse, som vi bruger på dækket, og skrueerne er fæstnet enten på undersiden af underdækket eller direkte i egevangerne, hvor det nu passede.

Holder det så tæt?

Ja til stor glæde. Selvom sommeren 2018 ikke har stillet de store krav til tætte dæk, så ser det ud til at vores "økonomi-reparation" holder vand, og at vi ikke skal bruge mere energi på den del de næste par år. Vi skal dog lige have fuget efter omkring spillet og cockpitkarmen. Når der er tryk på sejlene og dækket kommer under vand på et hårdt kryds, så kommer der lidt vand ind under spilblokken ved cockpitkarmen – men det har jo ikke noget med dækket at gøre.



Den gode malertape er tæt på stavenes bredde. Det mindsker arbejdet



Endelig! så er vi til søs igen. Det er en skøn fornemmelse med et velgjort arbejde

Kjøbenhavnske Træsejlere både sommer og vinter

Rundt om i landet bliver der sæsonen igennem holdt adskillige træf og sejlads, men der er næppe noget sted, der er så meget aktivitet, som i KTS. Kjøbenhavnske Træsejlere er en københavnsk forening af lystbåde af træ, som hver torsdag i ugerne 19-26 og 31-39 holder kapsejladser ud for Svanemøllehavnen, i forbindelse med kr. himmelfart dog om tirsdagen.

Der har tidligere været tradition for en sommersejlad

rundt om Hven og med stop på Hven, men den blev i år afløst af fællesarrangementet, Øresund på langs (se beretningen i sidste nummer). Arrangementet var et samarbejde mellem bestyrelsen i KTS, bestyrelsesudnævnte medlemmer af TS og Hal 16.

Også efterår og vinter er der aktiviteter, som vi tidligere har beskrevet i Klassisk Træbåd.





Beskrivelse af sejladserne

Der sejles efter de internationale kapsejlsregler, men der tages behørigt hensyn til de gamle, værdifulde både under kapsejlsden og der skal altid udvises stor grad af sømandskab. Tilmelding er ikke nødvendig, men hvis du vil vide mere eller melde din deltagelse, så kan du skrive til traesejlere@gmail.com eller til Henrik Effersøe på belami36@yahoo.dk / tlf. 40 88 19 00.

Banen

Startlinje: En linie mellem sydligste grønne bøjle i Kalkbrænderiløbet ca. 250 m N for indsejlingen til Svanemøllehavnen og gul bøjle ca 250 m vest herfor.

Mållinie: En linie mellem den røde bøjle ved indsejlingen til Kalkbrænderiløbet ved hjørnet af Fiskerihavnens stenmole og østmærket ca 30 meter vest herfor.

Teksten er et redigeret klip fra KTS' hjemmeside. Læs mere på traesejlere.dk

Luftfotos er fra en drone-video, taget af Benjamin Hughes

Øvrige fotos er taget af Dietmar Löhndorf.



»Tørsejladser« gennem hele vinteren

Vinteren igennem mødes vi til inspirerende hygge. Det første arrangement er allerede afholdt

Sangaften med Eva og Stig i Sundby Sejlforening
torsdag den 29. november 2018

Torsdag den 13. december 2018 kl. 19-ca. 22 ser vi den meget spændende film "Deep Water" om det første forsøg på non-stop solosejlad rundt om jorden (i 1968). Der er tale om en dokumentarfilm, der af ASA (American Sailing Association) er blevet kåret til Den bedste sejlsportsdokumentarfilm nogensinde! Thorbjørn står for filmforevisningen, der finder sted i K.A.S. klubhus på 1. sal i lokalet Jomsborg.

Vi synes, at det vil være en god idé at spise sammen inden filmen. Medbring derfor en (gerne lun) ret til en person eller to pr. deltager. Bestik osv. findes i lokalet. Øl og vand kan købes til 10 kr. pr. stk. Vi laver kaffe på kaffemaskinen. Ingen tilmelding nødvendig.

En søndag eller lørdag i januar 2019 planlægger vi at arrangere en tur til Holbæk Træskibshavn for at se det spændende arbejde på skonnerten Anna Møller samt andre træfartøjer. Nærmere oplysninger kommer, når Gorm Boa har skabt de rette kontakter deroppe.

Lørdag den 16. februar 2019 kl. 14 og et par timer frem vil Gorm Boa undervise i splejsning af moderne tovværk i skolestuen på første sal i Sejlklubben Frem.

Max. antal deltagere er 16, og der vil være et materialegebyr på ca. 150 kr. Vi foreslår at vi spiser frokost i restauranten før kurset (ca kl. 12).

Tilmelding direkte til Gorm Boa på gormboa@icloud.com efter princippet "først til mølle".

Lørdag den 2. marts 2019 om morgenen/formiddagen tager vi på safari til Helsingør, hvor vi skal se restaureringsværkstedet for træbåde i Helsingør Skibsværfts gamle Hal 16. Desuden planlægges besøg på fyrskibet Gedser Rev og dampslæbebåden/isbryderen S/S Bjørn af Randers. Begge fartøjer ligger i værftshavnen. Der spises afslutningsvis frokost på en gammel café i Helsingør ved navn Café Olai. Nærmere oplysninger fremkommer på mail senere, men kryds datoen af nu, hvis du er interesseret. Undertegnede vil være rejseleder på turen, det måske vil kræve tilmelding.

Torsdag den 4. april 2019 kl. 19-21/22 vil Jonathan Knudsen (gast på Abelone 3 om torsdagen) gennemgå de for torsdagskapsejlere vigtigste kapsejlsregler. Løjerne foregår i K.A.S. klubhus på 1. sal i lokalet Jomsborg. Der vil være rig lejlighed til at stille spørgsmål. Jonathan vil desuden fortælle lidt om sin fars superhurtige 30 m² spidsgatter Gi-Gi af Kerteminde, der måske snart kan forventes flyttet til Svanemøllehavnen og dermed blive en trussel for de øvrige deltagere i spidsgatterløbet!

Ingen tilmelding nødvendig denne aften, hvor KTS sørger for kaffe og kage til deltagerne.

Åben Båd

Den 16. marts 2019 kl. 14 i Lynetten/Margretheholmen. Der er kaffe og kage .

Vi er ved at skifte teakdæk på vores Havsørn II MARIE

Drej til højre efter indkørslen og helt ned i bunden

PS.: Lynettens Bådudstyrs-forretning er åben.

Med venlig hilsen Michael Sinding-Jensen

PÅ KRYDS OG TVÆRS MED FLORA OG FAUNA

	»INDEN- DØRS« FISK	FLOD		BEGUN- STIGELSE	MÅLEEN- HED	OPBLAN- DET	TALORD	SOM	KRAFT- UDTRYK	1		VARMT TØJ	VÆGT	INSTRU- MENT	2	MORGEN- BITTER	3
INVASIV FISKEART					1						→	9					
STEDORD			STEDORD		DRAK		2				RUMMÅL		VÆSKE				
			PIGE		DRIK						DANSKE VOKALER						
FOLDER									4				KUREDE				
									BLOMST				MAND				
PENGE- MÆNGDE								LILLE DYR						DANSK Ø			
								9	10					UDRÅB			
		TILSAM- MEN			PENGE- UDLÅNER		3	5	5		UDEN INDBLAND.			STRE- G			
			55								DAME						
URT	4				STILLING												
					BOG- STAVEN												
GRAMSER		↓			8	FØRER	DAMP	5			SLANK BÅDTYPE			1	12		
											KURS			BLOMST		FLAG	
ALUMI- NIUM			BESVÆR VED AP- TERING	6													PATTE- DYR
TUNG VÆGT			SNEDIG		13		ENS RET- NINGER				TILTALE		MÅL		GL. DYR		7
			ENS				↓				LILLE VÆGT		TOM NIELSEN		REDSKAB		
		TV-EJER					GIFTE			11		PASSE					
		STEDORD										VOKAL					
PLANTE				KOMPO- NIST					SKEL							VITAMIN	

Gorm

- 1** Træbådejers skræk i de varme lande
- 2** Det glatte lag
- 3** 54° 34,9' N 11° 55,3' E
- 4** Træbådejers skræk OGSÅ i de varme lande
- 5** 56° 33,1' N 08° 18,5' E

Navnene på indsenderne bliver 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.

Deltag i lodtrækningen om en DFÆLpræmie

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 1. februar 2019.

Husk navn og adresse

[illegible]

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

Se hele annoncen og endnu flere på DFÆLs hjemmeside

Helsingørjolle

Danmarks smukkeste Helsingørjolle bygget i 1994 af Aksel Nørgård i Marstal. Udsøgte materialer, meget velholdt.

Gode sejl. Pris 49500 inklusive landevejstrailer 1000kg.
Jens Demant
40455002





Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:
Vores kendte polyurethane maling kan nu laves i 450 specielle marine farver.
Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.
Epifanes polyurethane maling er som altid, nem og simpel at arbejde med.
Giver en ubeskrivelig hård og spejlglat havglat overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugtning
TDS gives 10-30x40 dages fugtbarhed, til i var. frugt og grønt.

Limning
TDS serie af limstoffer og sandlimstoffer, for limning af træ og andre materialer.

Rangering
TDS serie af limstoffer, for effektiv og hurtig rangering af træ og andre materialer.

Værktøj
Special designet TDS værktøj, til alle typer af limning, sandlimning, rangering og lignende.



Professional epoxy til bådfolk!



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

Bestil: HF Industri & Marine, Gårdsvej 6, 1706 Søndborg. Tlf: 63222112. www.hfindustri.dk



HF Industri & Marine

Se hele annoncen og endnu flere på DFÆLs hjemmeside

Th. Lind 28 fod SOLO

1978, 28 fod, 5 sovepladser, bredde 2,60, dybde 1,45, 2800 kg, Yanmar, 10 hk, diesel. Hjemhavn Kaløvig
Sælges desværre pga. sygdom

Moderne træbåd, mahogni/oregonpine på lærk. One off. Bådebyggerens egen båd.

Udstyr: Aluminiummast, bom og spilerstage, storsejl Furlux rulleforstag, rullegenua, spiler, 4 Lewmar

spilkopper, sprayhood (2015)
storsejlsbetræk (2015), cockpit-
kaleche, vandtank, toilet,
startbatteri, forbrugsbatteri.
Tystor pulslader, 2 Silva
kompasser, GPS, Garmin. Log
og ekkolod, B&G.

Henvendelse: tlf. 72286466
eller mail elo@eaaa.dk



Folkebåden FIE

Sælges af helbredsgrunde efter over 25 års eje.
Bygget i Sverige på Åhus Båtvarv, ca 1958.
Dæk og ruftag beklædt med glasfiber. Masten står på en
egeklovs på dækket. Det giver ekstra plads under dækket.
Udstyr: 3 stel sejl, VHF-radio Furuno/Radio Ocean RO4800
og 2 marinebatterier med smart oplader. Garmin GPS.

Mercury Sailpower 5 HK med
langt ben med ekstern tank og
løftebeslag. Automatisk læn-
sepumpe. Fendere fortøjninger
og tovværk.
Prisidé 20.000 kr.
Mogens Dybæk Christensen
6167 2173
mogensdy@gmail.com



SAOIRSE FOR SALE Red en båd – projektbåd

Designed by Maurice Griffiths and built by J W Shuttle-
wood & Sons, Paglesham 1965 She is perfect for shallow
water
No leaking. Motor working. New bilge pump.
Her mast has just been fully revarnished with 5++ coats by
a professional
Varnish work and deck for next season
She has just been taken up near Svanemøllen.

More details can be found
on <http://www.woodenships.co.uk/sailing-yachts/maurice-griffiths-roach-class/> (note the
price has changed for family
reasons)
please contact me on +33 6 74
87 36 45
or email cristobald00@yahoo.fr



16 meter mast kan afhentes

Der ligger en træmast i Marbæk Havn.
Den skal flyttes, se venligst vedhæftet billede. Den er
lige omkring 16 m lang og kan hentes gratis.

Kender i nogen der kan bruge den?

Mvh
Robert Fisher
2160 9958





HM Dronning Margrethe i "Boreas". "Boreas" er nu i DMFL's besiddelse.



Rocket på Hudson River 1890'erne
og tilbage på floden i 2014.



Vintersejlads for fartdjævla

Hvis nu vandet alligevel skulle fryse til i de kommende måneder, bliver der måske mulighed for en anden slags sejlads.

Danmarks Museum for Lystsejlads har DN-isbåden "Boreas" udstillet på Frederikssøen, og man kan lade sig inspirere af HM Dronningens knap fire meter lange raket fra 1970 med 6 m² sejl, eller hvis man virkelig skal slå til Søren, så gå efter en gigantisk raket på 50' med 83 m² sejl.

Sådan en er isbåden, The Rocket fra 1888. Dette tonstunge monster blev efter mange års forsømmelse restaureret og "søsat" i 2014. Den kræver 30 cm is, så der skal en regulær isvinter til, før man skal vove sig afsted i den, for det er ikke så rart at gå igennem isen med en fart på omkring 100 knob!