



Fokus på motorbåde

Ægte sejlerglæde i lille Freja



Joakim og Julie sejler
jorden rundt i Nerthus



Nr. 138, marts 2019

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

Annoncer

Benny Andersen,
86821590

e-mail til
klassisktraebaad@
gmail.com

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
bennyvrads@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

Forsidebillede: Sommeren 2018 var en perfekt ramme for Lones første sæson som motorbådsejer. Den lille båd blev brugt til flere gode ture.



Indhold

Side 4 Redaktørens kommentar til dette nummer

Side 5-9 En træmand går til stålet. Joakim og Julie realiserer drømmene om et liv på verdenshavene

Side 10-11 Fanget i nettet. Flere links.

Side 12-15 Freja, ægte 19' sejlerglæde (forside)

Side 16 Verdens ældste motorbåd

Side 17-23 Et privat, levende "træbådsmuseum"

Side 24-27 Brandt-Mølleryachten, "Nina"

Side 28 Motorbåde fra Berg og Herreshorft

Side 29-30 Nekrolog. Et personligt farvel til Troels Kløvedal

Side 31-33 Årets arrangementer

Side 32 Træbådskalenderen

Side 33 Udvalgte arrangementer

Side 34 Krydsord

Side 35 Bag hækken

Joakim lufter genakkeren på "Nerthus", familiens nye hjem.



-Fra redaktøren

Temanummer om motorbåde

På mit 4-ugers sommertogt i 2018 så jeg mange fine klassiske motorbåde rundt omkring i de danske havne. Jeg havde også et særligt øje for dem, for når jeg tidligere har spurgt motorbådsejere, om de var medlem af DFÆL, er jeg næsten som en regel blevet mødt med spørgsmålet, -er det ikke kun for sejlbåde. Så det havde jeg sidste sommer en intention om at gå lidt dybere ind i. Det er klart, at mit svar har været at gå ned i Ursa og finde et par numre af Klassisk Træbåd frem og vise forsider og artikler, som viser, at det sandelig også er en forening for motorbåde.

Men det blev ikke bedre af en nærmere granskning. Med enkelte undtagelser, jo, der ligger stadig motorbåde rundt om i havnene, hvis ejere ikke stikker næsen frem i foreningen, og fred med det, men med disse få undtagelser blev jeg mødt med den samme skeptiske opfattelse af, at DFÆL er en forening for klassiske SEJLBåde. Så jeg beluttede mig for at gå efter at lave et temanummer om motorbåde med to formål. Det ene, at få motorbådsejere i foreningen ud af busken og dele deres historier om sejlads og reparationer, og det andet, så jeg med dette skarpladte våben i hånd kunne vise motorbådsejere uden en mågestander, at de er meget velkomne i foreningen.

Det er klart, at vægtningen af stoffet i bladet er og skal være repræsentativt for, hvad de aktive medlemmer interesserer sig for, og så længe, der er overvægt af sejlbåde, vil der naturligvis også være overvægt af stof rettet mod sejlbådssejers. Men når det er sagt, skal vi jo heller ikke være blinde for, at mange af os faktisk sejler rundt i en "motorsejler". Sådan har forsikringsselskabet i hvert fald valgt at kategorisere "Ursa", min 45m² spidsgatter med en 18hk Volvo Penta indenbords.

Så når du nu står med en udgave af Klassisk Træbåd med klar overvægt af motorbådshistorier, ved du hvorfor. Så brug det. Vis det til en motorbådsejer, du møder og vis ham, hvor han kan finde linket. Vi har jo meget til fælles, når kludene er bjærget.

Rigtig god arbejdslyst med klargøringen

Benny Andersen

Redaktør



Et blad uden layouter

Et blad uden en layouter er ikke et blad. For at få det trykt på et trykkeri, er der en række formateringskrav og billedkvalitetskrav, der skal være opfyldt. Og det kræver én, der vil gå dedikeret op i den del af processen, for der er en del at lære.

Dette online pdf-format kræver ikke en layouter med en masse viden, men det kræver en arbejdsindsats at få sat sammen, en arbejdsindsats, man med rimelighed kan fordele på en redaktion med flere medlemmer. Derfor håber jeg også, at der på DFÆLs generalforsamling er en eller flere, der vil vie sig til dette arbejde, så vi fortsat kan have et medlemsblad, også selv om vi må opgive papirformatet. Vi ses på generalforsamlingen.

-ba



Nerthus lå i Middelhavet, da Joakim og Julie fandt hende

En træmand går til stålet

-Af Joakim Quistorff-Refn

Starten på et nyt liv

Den 1. juli 2019 vender vi timeglasset på hoved og starter et nyt liv. Efter planen er dette afrejsedatoen for en jordomsejling med familie og venner over de kommende 2-3 år, og vi glæder os helt vildt. Vi skal leve og rejse på et skib og lære at leve et liv, som er praktisk og virkeligt nu og her, og fuld af udfordrende og fascinerende oplevelser. Det bliver et sejlerliv på fuld tid, men også en rejse i et fællesskab af familie og venner, som giver en helt ny familiestruktur. Den 1. juli er afrejsedatoen, men for mig startede det for meget længe siden.

Når man har saltvand i blodet

Jeg tror at det ligger i blikket. Nogen har det og andre

har det ikke. Men for en dreng som mig, var der aldrig noget mere dragende end havet. At lege ved stranden, kaste en sten, se den forsvinde i det grønne vand, følge bølgens bløde legende rul mod kysten og lade blikket søge ud over sølvspejlet mod horisonten, hvor jordens krumning fornemmes i disen og på de fjerne skibes forsvundne skrog. Tiden forsvinder og en blanding af afmagt og vovemod fylder kroppen og sætter sig som et sug i maven. Jeg må derud, afsted, ud at se verden bag horisonten, følge den blå åbne flade, som ingen ende har, hvor vinden råder og bærer mig hvorhen i verden den vil. For mig har det været sådan, lige så længe jeg kan huske, og det er aldrig holdt op.

Drengens "skibe"

Alt hvad der kunne flyde, kunne bruges. Isflager i

Nerthus klargøres i Chr. Havns kanal



strandkanten i 80'ernes marts morgener, med blå tæer i gummistøvlerne og stage i hånden. Flamingoplader fra husisoleringens spæde begyndelse, gummibåde, joller og rigtige sejlbåde med ror, rig og køl. Om vinteren blev der snittet i værkstedet, og med hjælp fik modelskibene rig, køl og lak og endda sejl og skøder. Små og store modeller som stadig står i vinduet i en kælder og vidner om drømmen. Jeg havde et avisudklip fra teenage-tiden med et billede af sejl, kanvas i smalle baner over en næsten ufattelig stor flade, én mast og så en lille prik nede ved lønningen. En matros, et billede fra en svunden tid, utænkelig og ubegribelig skønhed, og vanvittige dimensioner. En fascination af de enorme kræfter i det magiske spil mellem havet, viden, bølgerne og hånden - der balancerer skibet på sin kurs.

Et rigtigt skib og fascinationen får voksenliv

Jeg sejlede med i alt hvad der bød sig, mærkede fællesskabet, blev bidt af kulden og fornemmede kundskaben, der skal til for at finde balancen. Lærte af min far at suge kraften i det mindste pust og tage vildskaben ud af den voldsommeste rasen. Og en dag var det et træskib, en mahogni Coster fra Laurin. Duften af maling, diesel, salt, lak og uld og træ - dét var et rigtig skib. De findes stadig og sejles af rigtige, levende skippere, ikke bare på sort-hvide gengivelser i bøger og blade. Det blev starten på en træmand. En nat-tur med Costeren over Kattegat i september, oplyst af morild i det hvirvlende kølvand. Et kryds gennem smørstakken på en Benzon skonnert med skipper om læ og mig, bare mig der slap med hånden ud for Lohals, lod den lægge øret til og skære en anelse mere op med en tomme slæk på jageren. Stående ved



Projektets logo

fokkemasten, alene på det rene dæk, den sitrende rorpind uden en hånd og et brusende skib under fødderne. Det var sejlermagi og en kraft der flyttede et liv.

Den første kærlighed

Min første rigtige båd var også den smukkeste, ligesom kærligheden. Christian Jensen, Ankers marker på værftet ved Asker, havde skabt en juniorbåd til den unge kronprins Harald i 1929. Samme år som Dragen gled ud af deres fælles værft. De var søstre de to, Dragen og den Norske Juniorbåd, og måske var lillesøster den smukkeste. Jensen havde skabt en perle, syv meter lang og 1,8 bred. Min lille "Fly" C 116, havde bare et dybt åbent cockpit med to tofter og en rist i bunden. Bygget i

"Fly", en 12½m2 Johan Anker krydser



blank Origen pine, planker i ét stykke fra for til agter, hvid bund og rød vandlinje. Det var eventyr i studietiden, og rummede selv en lille familie på dagsture og over sundet.

På havet med “Mila”

Men der var bud efter længere ture, mere eventyr og sørejser over lange distancer og familien voksede. Det blev til et vemodigt farvel til “Fly” og ind kom “Mila” i familien. Elleve meter lang og hele to meter og tredive bred. Et “stort” skib med fire køjer og stadig de lange slanke linjer. Denne gang var det Plym der stod bag. Ikke August Plym den store bådbyggermester fra Saltsjöbaden, men han søn Gustav Plym. Han voksede op på værftet med sine brødre og blev en habil konstruktør, havkapsejler og sejlerbogsforfatter med store ambitioner. Sammen med Thore Holm lagede han linjerne til J-båden Svea, som først blev bygget et halvt århundrede efter den blev tegnet.

Zephyren, en familieversion af Mäleren.

Mila - Zs5, den femte og sidste af Zephyr kystkrydserne blev tegnet som Gustavs bud på den perfekte forening af turbåd og kapsejler. I 1940’erne var han en anerkendt kapsejler i skærgårdens store flåde af Mälar 22både. Men komforten var for barsk for familien i længden. Derfor konstruerede han en Zephyr, der skulle sejle lige så stærkt som en Mälar, men som havde fuld komfort for fru og børnene om bord. Efter



Julie og Asbjørn på “Mila”



datidens målestok blev det en succes med fem byggede både i så stor en klasse.

Finansieringen af den første båd bygget i 1946 skete gennem KSSS’s årlige lotteri. Gustav havde ikke selv råd til bygningen, og lotterierne var en måde at få gang i byggeriet efter krigen. Det viste sig, at vinderen var helt uden sejlerfaring og mod på at lære det, så det lykkedes Gustav at købe båden “tilbage” efter komplicerede forhandlinger. På den måde kom han til at nyde Zs1 i en årrække, inden han kastede sig over havkapsejlads.

Fri som en fisk

Jeg sejlede Mila hjem til Sundby fra Oskarshamn med studiekammeraten Uffe i juli 2007, og det blev begyndelsen på et rigtig sejlerliv. Masser af vedligehold, lak, reparation, forbedringer og sandpapir. Lange sommerture rundt i Sverige og Danmark og masser af kapsejlads på sundet. Men særligt turene og sommerstævnerne med børnene, venner og familie har været det der

trak. Kullen, Sydfyn, Bornholm, Bohuslän. At rejse med sit eget lille hjem, vågne i fremmed havn eller for svaj i en ny bugt er det mest fantastiske jeg kan forestille mig. Det er følelsen af at være helt fri med sit lille univers tæt omkring sig og med ubegrænsede muligheder for at rejse, møde nyt og samtidig føle sig hjemme.

Realisering af langfartsdrømmene, den udløsende faktor

Drømmen om at sejle rigtig langt er vokset over årene og har kun fået næring, som erfaringen med de forskellige både vokset. Samtidig har familien levet sig ind i tankerne og fortællingerne fra alle de beretninger, der gennem årene er læst og genfortalt. Over de senere år er tankerne blevet mere konkrete og vi har vendt det med venner og familie, og for os blev det udflytningen af statslige arbejdspladser, der blev den udløsende faktor.

Valg af fartøj

SMS'en, der kom få timer inden offentliggørelsen af udflytningens anden runde, lød: "Vi skal sejle!". Siden da er det gået stærkt. Skibet var det første, der skulle findes, og det skulle selvfølgelig være det helt rigtige. Alle danske langtursejlere drømmer om en smuk lang hvidmalet ketch, og de findes også på markedet. Men, "vi skal sejle" - ikke bruge et halvt liv på at gøre skibet klar. Og så skal det virke, ikke ligge i havn og repareres det meste af tiden. Så den lange ketch kunne ikke være den eneste mulighed. Pludselig dukkede en kutterrigger stålsejler op. Den var ganske vist i Caribien, men den var dansk bygget og på vej hjemad mod Visby på Gotland.

Vi skrev og læste, tænkte og undersøgte og det så ikke så tosset ud. 14,95 m i længden, 4,3 i bredden, fuld ståhøjde og 9 gode køjer i tre kahytter. Her var muligheden for at leve på vandet og have venner og familie med. Det var muligheden for at realisere drømmen, og det så ud til at holde.



Sidste lange tur med Mila

Mila

Vi stod på, da skibet lagde til i Helsingør og brugte en dag på gennemgang og sejlads ned gennem sundet. Dagen efter tog vi på sommertur i Mila, og her voksede drømmen side om side med vemodet ved tanken om at det måske var sidste lange tur med Mila. Men vi nød igen dagene som familie på vandet og alle de små og store oplevelser, man får med. Alt det der sker, når man rejser for sejl.

Kollisioner med storme, containere og hvaler

Det er ikke nogen lille ting at købe et stort sejlskib, som er ejet i udlandet, og så endda et stålskib til en træmand. Men hele netværket blev taget i brug, og vi havde en skibstekniker med til grundig inspektion, samt skibet på land i en lille bygd med slæbested på Gotland. Og stål er i virkeligheden ikke så meget anderledes end træ. Det er godt, når det er passet og ordentligt lavet fra begyndelsen. Og så giver det en anden sikkerhed, det kan ikke rives eller ruskes fra

hinanden i en storm eller af en sovende hval, og det kan tage lidt af hvert, hvis man skulle ramme det hårde underlag, en kaj eller en container ude i verden.

Nerthus blev vores

Vi sejlede Nerthus hjem midt i september, og igen var Uffe med, denne gang med sønnen Eigil og så en håndfuld venner mere. Vi blev ikke skuffede, Nerthus krydser ikke som Mila, men den har fin fart både med og mod vinden, og så er der plads til at leve. Både om læ og på dækket. Vi var syv mand, som sejlede non stop i over to døgn fra Kalmar, og det var ikke plads der manglede. Som småbådssejler, er det er en vild fornemmelse, at kunne stå oprejst i sin kabys, have varmt vand i hanen og se det grønne vand passere forbi køjet lige foran næsen.

Klargøring i Christianshavns kanal

Nerthus er nu lagt til kaj for vinteren på Christianshavn bare få hundrede meter fra vores hoveddør, og det er luksus, bare at kunne gå ned på sit skib, og tage fat på nogle af de mange gøremål som udestår. Nerthus har allerede været to gange rundt om jorden, og hun er egentlig klar til endnu en omgang, men der er jo altid noget der skal rettes, passes eller skiftes på et skib. Og så er der meget vi skal lære. En langturssejler som Nerthus er jo et helt lille samfund, med

vandværk, kraftværk, kommunikationsstation, hospital, bibliotek, forråd og alt det andet. Man skal kunne alt, og være stort set selvforsynende i lange perioder.

Besætningerne skal findes og hvad med "Mila"?

Vi er ved at opbygge et fællesskab med dem, der skal med, så vi er mange til at løfte alt det praktiske der skal på plads. Vi kommer til at sejle nogle forårsture sammen og lægge planer for togterne med dem, der skal gaste. Men listen over ting vi i skal have styr på inden da, er jo næsten uendelig, så vi er altid i gang. Et af de helt store spørgsmål er: "Hvad med Mila?". Vi tænker at vi skal hjem igen, og det med træbåde er jo ikke noget man sådan lige vokser fra. Så hvis der står en der ude med lysten og de rigtige evner, så er der mulighed for at være adaptiv skipper for nogle år, bare send en mail.

Ruterne stikkes ud

Vores sejlplan er den klassiske, sydpå til smørret smelter og så mod vest. Vi vil have noget af den nordeuropæiske natur med, så vi planlægger at gå gennem Skotland og den Kaledoniske kanal til det Irske hav og over Biscayen til Spanien og Portugal. Dernæst over dammen og så ca. tre måneder i Caribien og godt et år i Stillehavet, inden vi peger syd om Afrika og igen over Caribien hjem.

Vi tror på, at vi har det rigtige skib og efterhånden de rigtige evner til at tage et liv med eventyr på søen. Vi kommer helt klart til at blive klogere på rigtig mange ting, og der bliver behov for at gå til stålet, men det er jo ikke noget der skræmmer en rigtig træmand.

Følg med på rejsen i vores rejsebreve

Vi kommer til at savne jer alle, fra kapsejladser og sommerstævner, men I kan følge os både på nettet og på facebook. Gruppen hedder SY Nerthus, og hjemmesiden hvor vi løbende vil fortælle om vores oplevelser hedder:

www.synerthus.com.



Fanget i nettet

-Af redaktøren

Her følger den tredje artikel i klummen om internettets små oaser i relation til klassiske træbåde.

Jeg forestiller mig, at du i de foregående to numre har vovet dig ud på, eller måske nærmere i nettet, for man kan virkelig blive fanget på eller i nettet, og "dér" bruge en stor del af den tid, man burde have brugt på pladsen, i teltet eller i hallen med at skifte svøb, spanter, bomuld eller måske en bundstok. Det er i sandhed en kunst at begrænse sig i denne vidunderlige underholdning, undgå at svælge i billeder og videoer af og med super velholdte, eller måske nybyggede klassikere fra oaser i USA eller Tasmanien, og med stor selvdisciplin vente med komforten til man er kommet hjem og ud af arbejdstøj og termodrægt, har vasket hænder og spist sen aftensmad.

Men er det lykkedes for dig ikke at blive afhængig endnu, og har du mod på nye eventyr, tager vi lige en tur mere i manegen.

Tips from a shipwright (igen)...

Jeg har tidligere anbefalet Louis Sauzedde's videoer, "Tips from a Shipwright", men du skal lige se en video, hvor han viser, hvordan han trimmer en elhøvl til at fungere tilfredsstillende. Skriv *How to tune up your electric planer for best results* i søgefeltet på Youtube. Hvis du ikke har prøvet af afmontere bladene eller justeret skæret før, så er der nogle ting, der vil friholde dig for nogle bøvlede erfaringer, men der er også nogle nørdede fif om emnet.



Lars Vestergaards "Anna Lisa". En Olle Enderlin med meget smukke linjer.

Olle Enderlein

Og er du ikke på facebook, så er der her en god grund til at kigge ind på dette i øvrigt forfærdeligt misbrugte medie. Flere af vores medlemmer er også medlemmer af en side på facebook, der hedder *Olle Enderlein/yachtdesigner (1917-1993) och hans båtar*. Indlæggene på siden kommer vidt omkring, men der er mange fine billeder af smukke, sødygtige konstruktioner fra Olles hånd, og en meget interessant artikel fra "Seglingens värld" fra 1996 om sejl.

På facebooksidén, Friends of Vintage, Classic & Traditional Boats finder du en masse lækre billeder og videoer, og ikke mindst en masse interessante links.

På begge sider (den sidste kræver det ikke) skal du klikke på *Bliv medlem*, men det er der intet forpligtende i.

Stig Ekblom og Can III

Vores forhenværende redaktør har op til flere fine hjemmesider og blogs om sin fine nordiske krydser og sit sejlerliv. Prøv at søge i Google på: *stig caniii*. Der kommer (mindst) tre hits, som alle er værd at besøge. På DFÆLS hjemmeside kan du sammen med linket til et af Stigs sites finde andre interessante links.



*Michael og Marie Sindings "Marie".
Olle Enderlin, Havsørn II.*

Traditional maritime skills

På hjemmesiden, boat-building.org finder du en lidt mere rå række af instruktive videoer og anvisninger på forskellige reparationer og løsninger. Kort før KT's deadline gik den engelske version af siden ned, så pt. er den kun på hollandsk... Ved brug af menuen kan man dog stadig finde instruktive videoer. Vi forventer, den snart er oppe at køre igen.

Sailing Barge Growler

På denne youtube-kanal kan du følge en ung englænder, der har kastet sig ud i at restaurere en gammel træbåd ved hjælp af crowdfunding. Det betyder simpelthen, at man kan sende ham større eller mindre beløb, hvis man har lyst til at støtte hans projekt. Man kan selvfølgelig sagtens følge med i, hvordan det går, uden at sende penge...

Stockholms skattebåde.

Den svenske hovedstad er hjemsted for flere interessante træbådsklubber, -værfter og -foreninger. Sailing Yacht Society er bestemt en af nordens mest interessante sejlföreninger, og



På boat-building.org kan du bl.a. finde denne video med en utraditionel metode til at dampe en planke. Sørg for at huske bindestregen i adressen!

deres hjemmeside er enkel og smuk. Registret er overskueligt og billederne og beskrivelserne af bådene tilknyttet SYS er virkelig flotte. Kig ind på hjemmesiden, sailboatsociety.se og nyd "jakterne" og galleriet.

17-årige Ash på sin 30' 1922 Thames barge, "Growler"



Lov og ret på vandet

Har du fået en gast eller en gæst i den skærmafængende alder med på søen, så gå tæt under land ($\frac{1}{2}$ - $1\frac{1}{2}$ nm) og bed ham downloade pdf'en "Lov og ret på vandet". Når han så har den, så kan du spørge om lanterneføring, signaler og vigeregler. Ikke for at høre det, du allerede ved, men for at gøre vedkommende interesseret i den slags viden.





Så startede eventyret, jeg kom rendende ned til båden i hele tiden, og jeg mødte en masse dejlige mennesker hver dag. Hver morgen samles en del gutter til kaffe og sludder for en sladder, og jeg faldt godt i hak. Som ny med en lille træbåd (jeg er dog snedker, så hænderne er ikke skruet

Freja, en 19 fods åben turbåd

Lone sprang ud som tursejler med sin første båd.

Det hele startede i påsken sidste år (2018). Jeg sad og kiggede ud på det dejlige vejr og tænkte, - jeg vil sku have en båd, sprang på cyklen, for kvik nok var jeg da at tænke, -man må have en bådplads inden båden. Jeg startede i Valby, hvor jeg bor og cyklede inde fra slusen og ud langs alle de små havne. Jeg snakkede med nogle hist og her, men ikke nogen, der helt kunne hjælpe mig. Så nåede jeg ud gennem Valbyparken langs vandet, et sted jeg aldrig havde dykket før. Pludselig lå der et sødt gult hus med to små skønne bådebroer, og heldigvis sad der en mand og skuede ud over vandet. Jeg spurgte straks, - hvordan får man en bådplads her? Han svarede, - du ringer bare til Benny, og så fik vi en lang sludder om alt og intet, yderst sød imødekomende skøn gut.

HBL

Hvidovre Både Laug er navnet. Jeg ringede til Benny, og vupti havde jeg en bådplads. Så åbnede jeg DBA, og den første båd der så faldt mig i øjet, var Freja-både. Og 1-2-3, lang historie kort havde jeg købt en båd 2 dage senere, og dertil skal siges, at jeg aldrig har haft en båd eller sejlet før, kun som passager. En ny og fantastisk verden åbnede sig.

Søsætning

Så kom dagen hvor båden skulle transporteres og sættes i vandet. Alle jeg mødte i det lille bådelaug var bare så søde, åbne og hjælpsomme. Alt gik fint. Freja kom i vandet og kom til at ligge trygt og godt med diverse lænse pumper for natten.

forkert på) havde jeg mange tusind spørgsmål. Og aldrig har jeg mødt så mange søde, dejlige, hjælpsomme og sjove mennesker på én gang. Alt var bare skønt og sejlerlivet tegnede til at blive mere end fantastisk.

Bådens historie

Kontakt til to tidligere ejere har ikke givet meget konkret. Båden er angiveligt bygget på Sydfyn i midten af '60-erne af en bådebygger til sig selv. Motoren har siddet i fra starten, og båden er blevet holdt originalt. Md2 var en helt ny model i 1964.

Fik i 2010 ændret ferskvandskølingen og fjernet de udenbords kobberrør.

Proppen var læk

Endelig blev det tid til den første sejltur. Jeg havde taget et par gode venner med, som havde lidt sejlererfaring, og vi tøffede afsted ind i Københavns Havn. Det var 5. maj, solen skinnende, og alt var skønt. Jeg kunne mærke i mit hjerte, det her bliver bare fedt... Freja-både og bådelauget, det føltes bare helt rigtigt. Efterhånden blev jeg bedre og bedre til at sejle, og vi smuttede rundt omkring i den lille båd, men så jeg tror, det var efter tredje tur, var den pludselig hel gal... Al olien lå i nu i bunden af båden! Jeg panikkede og snakken gik oppe i det lille hus, alle kom med gode råd, jeg prøvede dit og dat, det var



faktisk lige før jeg havde fået hejst hele motoren op af båden, men heldigvis var kom Bruno på 80 år med et godt råd, -tør hele bunden op læg noget pap og start motoren. Det gjorde jeg, og nu kunne jeg se, at olien kom fra blændproppen til olietryksmåleren. Vupti, den fik jeg skiftet, og så sejlede den lille båd lystigt igen.

Den bedste sommer

Ja denne sommer har jo nok været DEN bedste sommer at erhverve sig en båd i. Så den lille Freja har jo næsten ikke ligget stille. Det er blevet til adskillige ture rundt i Kbh. havn, kanalerne, Trekronerfortet, Kongelunden har det dejligste badevand, madkurv med ankeret ud, så bliver det

næsten ikke skønnere. Hele vejen rundt om pynten til Dragør, ned langs kysten i Køge bugt...



En lille turbåd
Efterhånden som jeg synes at jeg var ved at have fast i det med at sejle, tænkte jeg, - man kan vel

også tage på lidt længere ture med overnatning. Så jeg gik straks i gang med at konstruere og sy en lille "kahyt" og lave en klap ud seng. Da det så var færdigt, tog jeg og en kammerat på langfart. Vi startede med at sejle til Limhamn, hvor vi tog en overnatning. Altså, jeg kan bare sige, det var en skøn tur. De fleste af jer som læser dette har jo nok prøvet det mange gange, men for mig var det jo første sæson med det her sejlerliv, og jeg må have noget sejlerblod i årene, det føltes bare så dejligt og helt ubeskriveligt.

Fremmede havne

Efter en dejlig aften i Limhamn, med god grillmad vi selvfølgelig selv tilberedt, hygge i den lille "kahyt" og en dejlig nats søvn i bunden af båden, gik turen videre til Falsterbo, ned lang kysten, og vi havde endnu en skøn og helt fantastisk dag. Vi

fiskede, svømmede, slappede, ja vi hyggede os bare. Da vi kom til Falsterbo, tog vi en tur igennem kanalen om til den dejlige badestrand. Der lå vi lidt for anker, soled os, hyggede og badede, før vi sejlede tilbage igen. Og så gik jagten på en bådplads, for det var også en hel ny manøvre for mig, sådan at skulle finde en tilfældig plads, lægge til, fortøjre osv. Lad mig sige det sådan, at det havde vi noget spas og løjer med, bare at finde en plads, der var så lille, at Freja-bådes fortøjninger kunne nå ud til pælene, var lidt af et problem. Så de bliver skiftet ud med nogle længere næste sæson. Nå, vi kom på plads og alt var fint.

Faktaboks:

Byggeår: Ca. 1964

Skrog: Lærk på Eg

Aptering: Teaktræ og mahogni.

Længde: 19 fod

Bredde: 1,8 meter bred

Vægt: Ca. 750-850 kg. inkl. Motor

Motor: Volvo Penta Md2 15,5hk 2 cyl.

Vægt 200 kg





En sand rejse

Så var det tid til at være turister i Sverige. Vi cyklede, drak øl, handlede grillede på bolværket og nød sejlerlivet helt langt ind under huden. En aftenbadetur og så til slut, ild under det lille trangiakøkken på agterdækket. En dejlig kop the i solnedgangens skær under den lille indianer-tippie-kahyt som de kalder den i HBL, og så var det i køjen med os.

Næste formiddag gik turen hjemad. Og jeg havde virkelig fået mod på det med at tage på



sejlerferie.

Sejlerlivet fortsatte en tid med småture med familie, venner, kollegaer osv. i det dejlige danske sommervejr.

Mere "langfart"

Men jeg gik lidt og ventede på 3-4

dage med sol og ikke meget vind og sukkede for at komme på "langfart" med den lille båd igen. Og så var de der! Vejrudsigten lovede tre skønne dage i starten af september. Jeg pakkede sydfrugterne, lagde fra i Hvidovre og satte kurs mod Vedbæk havn som første overnatning. Det var en helt vidunderlig tur, op igennem slusen og så opleve morgenstunden gennem Kbh's havn. Og så bare videre op igennem Øresund, man ved aldrig hvad der venter, store coastere, krydstogtskibe, sæler og sjove fiskerbåde. Og så lige pludselig er man bare helt alene, og kan bare nyde stilheden, dog med en lille lækker Volvo Penta motorlyd. Freja-båden er så stor at jeg både har et rat oppe foran og et ror agter, så jeg kan sidde der på det lille agterdæk med foden på roret og bare være på havet. Her keder jeg mig ikke og mangler ikke selskab.



Meget store havnepladser

Nå, men jeg kom til Vedbæk, og der skal jeg love for at pladserne var lange. Og da jeg jo stadig er ny i lægge-til-manøvren var jeg ind og ud af havnen fem gange før jeg fandt en plads på en ende-bro hvor jeg kunne ligge til med siden. Den lille tipi-kahyt blev slået op, og heldig var jeg, at en sød kollega kom med hjemmelavet skipperlabskovs. Så der blev hygget og drukket kolde øl, inden køjen kaldte.

Stroppetur til Hven

Næste morgen gik turen til Hven, hvor jeg aldrig har været, så det glædede jeg mig rigtig meget til. Kursen blev sat, og så tøffede den lille Freja igen på eventyr. Der var lige lovligt meget vind, så det var lidt af en stroppetur. Der var ikke noget med at tulle rundt og drikke the, næ det var tungen lige i munden og ikke vige fra roret en

eneste gang. Jeg var lidt bange, men nu ved jeg da hun også kan klare det. Jeg fik cyklet den dejlige ø rundt, og det er absolut ikke sidste gang, vi kommer dér, Freja og jeg. Efter en god nat i køjen gik turen hjemad mod Kbh.

Sommerens sidste hjemtur

Skøn, lun, dejlig sensommerdag, bare tøffe derud af, dejlige svømmeture, skuen ud over havet, det simple liv med den lille Freja båd. Jeg elsker det. Og da jeg nåede Københavns Havn var jeg helt ærgerlig over, at turen allerede var slut. Nu lakkede sæsonen så stille mod ende, og jeg gik og tumlede lidt med, hvor båden skulle ligge for vinteren. Planen var nemlig, at den lille båd skulle have den helt store tur og jeg havde læst om en Hal 16 i Helsingør. Og meget lang historie kort, - jeg meldte jeg mig ind i foreningen, som er et helt fantastisk foretagende, skrev en ansøgning og var så heldig at få en plads til lille Freja. Så var det på plads. Så skulle jeg så bare finde ud af hvordan jeg fik den der op. Ja ja, man kan jo bare ringe efter en kranbil, men det koster, ja det er pivdyrt med sådan en båd, men jeg tænkte, -jeg sejler den der op.

De store færger i Helsingør

Så fra sidst i september gik jeg og holdt øje med vejr og vind, og den 4. oktober var en god dag, jeg

hoppede i det varme tøj, smurte en god madpakke og en ordentlig kande the. Og så stævnede vi ud fra Hvidovere Bådelaug med kurs mod Helsingør. Det var en skøn, skøn tur. Friskt, koldt, solrigt, ja bare skønt var det på vandet, og da jeg nåede op forbi Hven efter ca. 5 timer var jeg helt ærgerlig over at turen var ved at være slut, men sådan var det, og det kunne der ikke laves om på. Jeg havde dog en lille sommerfugl i maven da jeg nærmede mig Helsingør havn med de store færger. Jeg satte lidt i frigear sad et stykke tid og observerede deres færden, og en to tre, fuld gas frem, og alt gik fint rundt om pynten og ind i Nordhavnen. Gutterne fra HBL var jo på pletten for at hjælpe med optagning i Helsingør og transport til Hal16. Det er sku det skønneste bådelaug og de skønneste mennesker jeg har mødt. Der står vi sammen og hjælper hinanden.

Forskønnelse i Hal 16

Så nu ligger den lille Freja båd så trygt og godt i hal 16 og er i gang med at få den helt store tur. Og der har jeg så sandelig også mødt nogle helt fantastiske mennesker. Det er et skønt sted med masse af nerve, entusiasme, godt humør og utrolig megen god viden som jeg i den grad suger til mig.

En lille opgradering

Nu har jeg fået syet en rigtig kaleche, så til næste år skal vi bare på masse af dejlige sejlerferier hvor vi kan sige "pyt", hvis der kommer lidt regnvejr. Det bliver fedt. Jeg glæder mig til at møde jer på vandet.



Den første motorbåd, en Lürssen/Daimler

-Af redaktøren

Verden første, verden største, verdens længste og mange gange verdens hurtigste motorbåd er blevet bygget på familiedynastiet, Lürssens værfter i Tyskland.

Fem generationer og de sidste med begge par brødre har siddet på toppen af dette vanvittigt ekspanderende selskab.

Den tyske bådbygger Lüder Lürssen, som levede i 1800-tallet mente, at hans lille værft ikke var stort nok til at ernære to familier, og afviste derfor sønnens ønske om at blive partner i firmaet og anbefalede ham at starte et bådbyggeri selv. Som 24-årig startede Friedrich ud med at bygge de smukkeste, hurtigste og letteste robåde, som i løbet af de næste otte år blev kendt som vinderbådene, ikke bare i Bremen, hvor Friedrich startede dynastiet, men viden om.

Dampmaskinen blev aldrig et hit i mindre både

Derfor bliver det Friedrich Lürssen, der fanger Gottlieb Daimlers interesse, da Daimler finder på, at det kunne være en mulighed at putte en forbrændingsmotor i en lystbåd. Større

dampdrevne både havde trafikeret vandet allerede siden slutningen af 1700-tallet, men nu var det tid til ny teknologi. Det var også først i 1870'erne, at der kom dampmaskiner i mindre både, og det nåede ikke almindelig udbredelse, før eksplosionsmotoren gjorde det muligt at drive en mindre fiskerbåd, købmandsbåd eller lystbåd med motorkraft. Der var dog nogle få velhavere, der fik bygget sig en mindre båd med en dampmaskine til lystsejlad.

En af dem var etatsråd NH Hansens (ØK) challup, Hong Kong og på DMFL står Jørgen Barkallias Meteor.

Daimler var kvalitetsbevidst

Men tilbage til Daimler og Lürssen. Da Daimler i 1886 henvendte sig til

Friedrich Lürssen gik han straks i gang og byggede det 6 meter lange, smukke skrog, med linjer over vandet, der tydeligvis tager udgangspunkt i hans tidligere anerkendte designs, dog med en solid stævn og køl i forhold til størrelsen.

Ikke et ord om momentet

Daimlers 0,46 liters motor kunne yde 1,5 hestekræfter ved 700 omdrejninger og blev navngivet "Rems".

Tak til Peter Hansen for ekspertbistand.





Den smukke tagkonstruktion på et kommende "sommerhus".

Et privat, levende "træbådsmuseum" i Sønderjylland.

En smuk velkomst

Da jeg kører ind på gårdspladsen på Bo og Hannes gård i Fjelstrup lidt syd for Hejlsminde, møder der mig et fængslende syn. På én gang voldsomt, men samtidig betagende i sin æstetik står en hajkutter med bunden i vejret på et stativ af kraftigt H-jern. Idet jeg står ud af bilen kommer Bo ud af værkstedet og hilser mig venligt velkommen. Vi kigger begge op på den kraftige konstruktion, og mens jeg undrer mig over, hvor monstrøst forskibet er i forhold til det meget elegante agterskib (uden skanseklædning), er Bo i fuld gang med at fortælle. Han har isoleret oven på skroget og lagt en yderklædning af douglasfinér, inden han har beklædt det hele

med shingles, og mens jeg lægger mærke til hvor gennemført lækkert bygningshåndværk han har udført her, helt uden at bryde skibets linjer, fortæller Bo, at det skal blive til et sommerhus. Kutteren er bygget i Skagen, og jeg bliver revet med ind i en lang snak om hajkuttere, og jeg mindes den smukke Rosvig, jeg som ung forelskede mig i, da hun lå i Christianshavns kanal, og vi nørder i hvor stor betydning vinklen på de lodrette brædder i den agterste skanseklædning har for skibets udtryk. Men det var jo slet ikke den, det her skulle handle om, men Puk, en halvdæksbåd med agterkahyt fra '36.

I værkstedet står denne 16' Nordson Nereid speedbåd





Et professionelt bådebyggerværksted

Vi går ind i det kæmpestore værksted, der er indrettet i den ene ende af den store murede ladebygning, og mit øje bliver fanget af endnu en distraktion. En tidlig 16' Nordborg motorbåd, bygget i mahognilister, der er sømmet sideværs ned i hinanden ligesom de mange andre, der blev masseproduceret i '50erne og '60erne i Nordborg på Als. Båden har været ved at gå helt til, svøb og bundstokke var rådnet væk og båden var helt deform. Hvis man skal undgå at lægge væv på under vandlinjen, skal den bygges op på ny, og det har de ikke i sinde. "Vi fjerner det rådne træ og luser noget frisk ind med epoxylim". Bo er bådebygger, uddannet i Hvide Sande, så selv om hans tilgang er pragmatisk, er man ikke i tvivl om, at han ved, hvad han snakker om. "De her både skal jo ikke ud på en verdensomsejling. I gamle dage, når bådene blev gamle og kortårede, så tog man dem hjem og brugte dem til at bugsere med og sådan noget. Du kan jo se", siger han, og tager et stykke af et bord, der ikke ser råddent ud, "når man brækker sådan et gammelt stykke træ, så brækker det lige over. Et nyt stykke træ ville jo flække langs med årerne. Og selvfølgelig er det

Listerne bliver langsomt trukket ind til de nye bundstokke.

værre, hvis træet ikke er spejlskåret eller helt planskåret, altså hvis årerne løber på skrå i træet". Og nu støder Jan til.

En nem svedekiste

Jan er maler og fik den geniale idé, at man kunne dampe svøbene i et kloakrør med en tapetafdamper koblet på. Det viste sig at virke perfekt, og svøbene blev formet til den ønskede skrogform på det specifikke sted i skroget, nye bundstokke blev høvlet til, og lige så stille bliver listerne nu trukket ind til svøb og bundstokke, så båden genfinder sin oprindelige form. Og alle kan jo leje en tapetafdamper hos den lokale maler.

"Da vi så båden, syntes vi, den var sjov, men min kone synes, det er lidt rigeligt med alle de både, så vi joker lidt med, at båden stod på et vognstel, som vi ville købe til chaluppen, og så måtte vi tage den med". Bo går foran ud i laden, og nu viser det sig, at vi faktisk har misforstået hinanden, for den båd, der dukker op under en presenning, er stadig ikke den motorbåd, jeg så skifte hænder på en facebookside sidste år.



Et kloakrør som svedekiste og en tapetafdamper til at blødgøre træet.



Skonnerten "Jill".

Det, der her bliver afsløret er en usandsynlig flot restaureret 18 fods chalup fra Ivar Lauritzens smukke skonnert, "Jill".

Skonnerten er konstrueret af Ernst Gustav baron Wedell-Wedellsborg og blev bygget på Frederikssund Skibsværft i 1930 og er 39 m lang. Den blev fra starten navngivet Doriana, men blev i forbindelse med Ivars køb i 1938 døbt "Jill". Navnet er forbogstaverne til Jørgen (Ivars søn), Ivar, Lillian (Ivars hustru) og LLauritzen. I 2003 brændte skonnerten ned til vandlinjen, og blev efterfølgende genopbygget, først i Frankrig, men da værftet i Villefranche gik konkurs, blev

85. Linietegning til en 100 tons lystkutter, bygnr. 630, påbegyndt år 1929.
B.P. 1790 x 775, skala 1 : 20.
Tegning med opmåling af spanter og stævne T.P. 1150 x 760, skala 1 : 20.
Skitse af linerne lystryk 775 x 320, skala 1 : 40.
Skitse af linerne B.P. 1340 x 723, skala 1 : 20.
Tegning af blykølen indeholdende ca 25 tons B.P. 1020 x 270, skala 1 : 10
Sejlttegning Lystryk 675 x 390, skala 1 : 60.
Dæksplan lystryk 1330 x 383, skala 1 : 20.
Dæksplan lystryk 783 x 265, skala 1 : 40.
Tegning over afløbning B.P. 1570 x 600, skala 5/16" = 1" eeg.
Lystkutteren blev ved søsætningen døbt til navnet "Doriana".
Senere fundet tegning af opstalt lystryk 780 x 320, skala 1 : 40.
Aptering lystryk 775 x 275, skala 1 : 40.
Til hovedrullen er hæftet 2 ruller tegninger den ene indeholder beslagtegnninger og den anden detailtegnninger over kahyt og aptering. Alle tegninger for aptering opstalt og dækslag er tegnet af Vedelsborg.
Den gamle linietegning er tegnet af F.G.Hansen.

Ovenfor: Ved henvendelse til Frederikssund museum fik redaktionen tilsendt et katalog over tegninger fra Frederikssund Skibsværft. Her er et uddrag vedr. skonnerten. Tv. og under: Fra Kogtved Søfartskoles sejllads med "JILL".



arbejdet færdiggjort i Sverige. Dette fantastisk smukke og velrestaurerede skib stod til salg for 15 mill. kroner i 2014, men fik nye ejere i 2016, og sejler nu chartersejllads i Middelhavet. I

Fra oversigten i kataloget. Måske ikke helt historisk korrekt...

År 1929 tog man fat på bygning af den hidtil største og flottest udstyret Lystbåd herfra. Det var en 100 tons Lystyacht til direktør Fut K.B.H. Den blev bygget med 25 tons bly i kølen og teakklædning på eg, malmfast overalt, den blev rigget med 2 master og døbt navnet "Doriana", senere blev den solgt til skibsreder Lauritsen og skiftede navn til "Djild". Så vidt vides solgt til udlandet.





Messingbogstaverne kom på igen, selvom "Jill" ikke er medlem af K.D.Y. længere.



Endelig søsætning.

forordet til kataloget over Frederikssunds Skibsværfts tegninger står, at skonnerten er bygget til en direktør Fut, men Niels Vejlbj, som Bo overtog chaluppen fra siger, at Lauritzen købte skonnerten fra Vett familien (medstiftere af Magasin). Ivar Lauritzen købte "Doriana" som sin personlige lystyacht, men solgte den senere til rederiet, hvor det stadig blev brugt til tursejlads for familie og venner, men dog primært som skoleskib. At Vett fik skibet bygget er også bekræftet i Rederiets jubilæumsskrift.

Chaluppen bygget i ca. 1946-48.

Wedell-Wedellsborg konstruerede mest mindre både. Blandt meget andet tegnede han mange

Drager og han konstruerede den ikoniske W-båd. Han var i familie med ejerkredsen bag Magasin så om bemærkningen i Frederikssund Skibsværfts retrospektive katalog er korrekt lader vi stå i det uvisse.

Men chaluppen blev ikke fra starten bygget til Doriana, men blev først bygget i 1948 til skonnerten, som altså nu var kommet til at hedde "Jill". Hverken Bo eller de to tidligere ejere har kunnet oplyse, hvor den er bygget, ligesom det heller ikke har været muligt at finde ud af, kommet i, og hvem, der har tilføjet den temmelig uortodokse ferskvandskøling.



Tv: Motormanden roder med kølesystemet.

Th: Stolte folk ved søsætningen efter restaurering! Så smuk som for 60 år siden.



“Aftenskolen”

“Er det kun jer to, der hygger jer med projekterne?” spørger jeg. “Jaja”, siger Jan, “altså vi kalder det lidt “aftenskole”. Hvis du kommer med et stykke sandpapir i hånden, så giver vi en øl, og så er du med. Og der kommer da nogen en gang imellem, men det er da primært os to, der hver torsdag aften mødes og roder lidt med det”.

Chaluppen, “Jill”. En flot renovering!

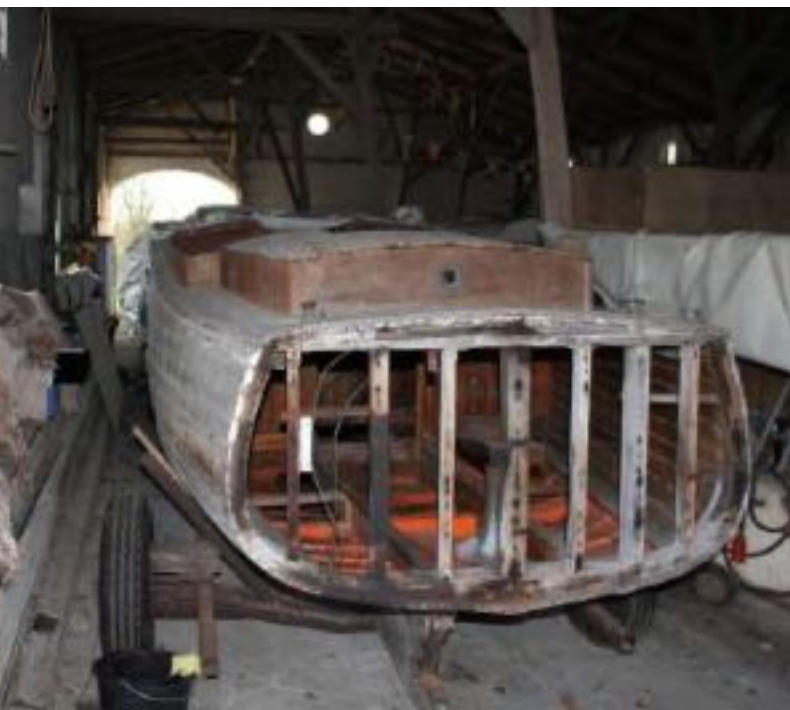
Chaluppen hedder selvfølgelig også “Jill”, og den har fået en forhudning af to lag vævarmeret epoxy. Lagene er lagt grundigt og fint på, og de har bevæget sig en smule sammen med klædningen, så selv om fribordet var fuldstændig jævnt, da den var færdig, kan man nu ane bordenes konturer igennem forhudningen. Jeg vil udelade en lang liste af delene i den omfattende renovering, men det fine håndværk, der ligger bag det smukke, nye agterspejl afslører ligesom alt det andet træarbejde, at det er “træmænd”, jeg er kommet i selskab med. En bid af af chaluppens historie afsløres ved første øjekast, for på hækken har Jan og Bo sat messingbogstaverne K.D.Y. tilbage på plads overfor “Jill”, men klubben har ikke kunnet supplere med oplysninger og hverken skonnerten eller chaluppen. Da skonnerten blev solgt til Tyskland og USA, og kom til at hedde Boheme II, blev chaluppen sat på et af kongehusets større skibe.



Jan og Bo knoklede løs med “Jill” i et par dage, som de siger, fordi det var meningen, at de skulle til Helsingør og sejle ud og modtage Bos søn, da han kom hjem fra togt med Skoleskibet Danmark, men tiden er en utålmodig størrelse og kan nogle gange rende fra én.

Motorristede pølser

I 2018 nåede “Jill” kun at sejle ca. 45 minutter i Hejlsminde Bugt, efter den blev restaureret, for da den skulle ud på sin anden “jomfrusejlads”, løb den gamle Perkins varm. “Så varm, så man kunne riste pølser på den”, joker Bo. Bo og Jans lille “aftenskole” har åbenbart ikke et motorkursus, for så snart det kommer til motorer, så bliver der ringet til en ven. Og selvom to kyndige venner fik udbedret kølesystemet, og båden blev sat i vandet igen, denne gang med de fagkyndige ved roret, løb den dampende varm igen. Men den skal nok blive i orden til foråret, og den har fået en ny trailer, så den ikke behøver at ligge i en havn, men kan blive taget frem, når vejret og lejligheden byder det, “lige som en gammel motorcykel”, tilføjer Jan.



For et år siden blev en spændende motorbåd solgt for en krone via facebook. “Aftenskolen” skulle restaurere den. Efter lidt research fandt vi frem til “aftenskolen”.





”Puk” omkring 1960

”Puk”

Og nu kan jeg se den. Den er her. Nøgen og uanselig står Puk i den tæt pakkede lade og venter på sin tur. ”Ja, den fik vi for en krone, da vi de kunne se, at vi kunne få en fin båd ud af ”Jill”, fortæller Jan. Den står stort set, som da de fik den, alle løse dele er pillet ud og af, og skroget er gjort rent indvendig og udvendig, så man let kan se, hvad der skal gøres. Og der er da også noget at få torsdag aftenerne til at gå med, for inden der kan lægges væv på den, skal der skiftes en del træ. Nogle steder i klædningen, nogle steder i rammen til agterspejlet, som bliver bygget op i massiv mahogni og lakeret, og både stråkølen og køltræet omkring stævnørøret er temmelig frønnet. En tidligere ejer har brugt små galvaniserede søm til at holde klædningen ind til spanterne, så alle steder skal de smalle og tyndtslebne bord skrues til spanterne med syrefaste skruer, og mange af de galvaniserede



Vævbeklædningen er ikke noget problem

Bo mener ikke, det er et problem, at der kommer vand i bunden af en vævbeklædt træbåd. ”Hvis man passer på den”, siger han, ”og så skal den jo ikke være rådden inde under”. Jan supplerer, ”den skal jo være mættet!” Som maler har han fuld tillid til almindelig terpentinbaseret imprægneringsolie og alkydmaling. ”Men hvad hvis man skal lave reparationer på den?”, spørger jeg Bo, stadig tvivlende, hvortil han svarer ”ja, så laver man bare hul og så reparerer glasfiberen bagefter”.

”Men hvad med motor”, spørger jeg Bo. Bo tager mig med igennem et velpakket virvar af campingvogne, en mobil bar,, diverse joller og

surfbræt, til vi kommer til det fjerneste hjørne af den store lade. På vejen passerer vi en stabel

mahognidele til ”Puk” og nu står vi ved en palle med en ferskvandskølet Perkins 4.108 med fire cylindre og 47hk. ”Den skal ned og ligge i ”Pækkerup”, som vi kalder den”. Den interne joke forbliver intern mellem Bo og Jan.





Agterkahytten set fra centercockpitet.

En klassisk outboarder.

“Og det der er den originale motor til Nordson Nereid jollen”, tilføjer han og peger på en fin klassisk Johnson Seahorse 2 cylindret 20 hestes påhængsmotor, der ligger på en stak plader og venter på at få den over 60 år gamle speedbåd til at plane hen over Hjejlsmindebugtens stille vand.

Rykkere fra skibstilsynet og det første DFÆL-register

Puk blev bygget til grossér Breede, og den har været i familiens eje helt op til nyere tid. “Den blev bygget på Randers Yachtværft i 1936, og vi har en hel masse dokumenter fra den tid derinde, så det var sjovt, at der også var noget historie på den”, siger Bo. “Dengang skulle alle både jo registreres under skibstilsynet, og de holdt øje med, om der var lanterner på, og om det hele var i orden, og det tog lidt tid med Puk, som man kan se i brevene fra skibstilsynet. Men da DFÆL blev stiftet i 1981, kom den med i det første register. Det har vi også”.



Giv tid og ...

Vintersolen vandrer langs horisonten og varmer min venstre skulder på min vej nordpå, da jeg sidst på eftermiddagen kører hjem, og jeg sidder

og tænker på, at når man både kan have en stor gård at passe, være ansat som docent på universitetet, forfatter og byrådsmedlem, og så alligevel have tid til hygge sig med gamle træbåde og snakke med mig det meste af en lørdag, ja, så kan andre også, og så er der håb for træbådene.

-Af redaktøren

Faktaboks:

“Puk”

Halvdæks motorbåd

Konstruktør: S. Bach Pedersen

Byggested: Randers Yachtværft

Byggeår: 1936

Materialer: Fyr på eg

Længde: 7,88m

Bredde: 2,26

Displacement: 3t

Motor: Perkins 4.108 47hk 4cyl.



En motoryacht fra 1966.

Mange af Brandt-Møllers fantastiske lyst-yachter lever stadig i bedste velgående. Denne er bygget til skuespilleren Eigil Reimers.

Intro ved red.

Store internationale berømtheder, skuespillere, musikere mv. har realiseret deres største drøm, nemlig at erhverve sig en lystyacht. The Who's guitarist, Pete Townshend har ejet og sejlet Pazienza og Gloria og David Crosby skonnerten The Mayan. Men også herhjemme har rige mennesker i tidens løb ejet fascinerende både, og det er en af de både, denne historie handler om.

Skuespilleren, Eigil Reimers medvirkede i over 30 kendte danske film og spillede på en lang række af københavnske teatre, der iblandt sit eget turnerende selskab fra 1927 til sidst i 70'erne, hvor han bl.a. spillede med i Fiskerne. I midten af '60-erne fik han Brandt-Møller til at tegne og bygge den fineste motorbåd til sig, og det er den, vores udsendte medarbejder, Ole Olsen har besøgt.

Besøg hos Morten Olsen

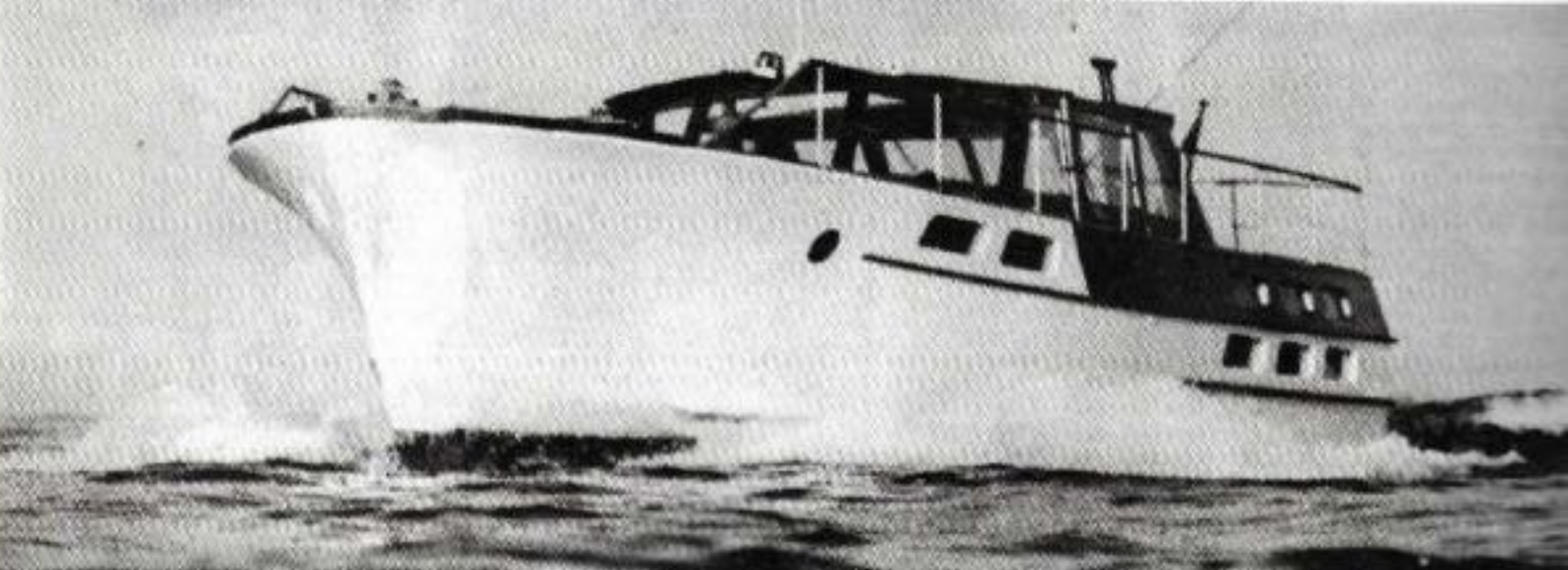
Skrevet af Ole Olsen:

Jeg mødte pens. politibetjent Morten Olsen en grå formiddag i december 2018. Stedet var bag en skrothandlers hal i Frederiksværk. Rester af gamle øldåser og kasseret plastic bidrog til den fugtige og grå stemning som herskede.

I døren til en gammel hal mødes man af et frisk: "Dav, -du må være Ole? Jeg er Morten, kom indenfor!" Bag hallens port står adskillige både opmarcheret: En Nauticat, en glasfiber motorbåd i 35 fods størrelsen, en campingvogn, 3 ældre motorbåde i træ, alle over 40 fod, en Nimbus 30 og så "Ninna", en 42 fods motoryacht bygget i 1966 på Brandt-Møllers Bådebyggeri og konstrueret af værftets ejer, Oscar Brandt-Møller.

Hallen er super ryddelig, indrettet med arbejdsbord, skruestik, afretter, tykkelseshøvl, kaffemaskine, div. Nødvendigt værktøj, og vaskemaskine – så kan tovværk o.l. holdes rene og bløde!

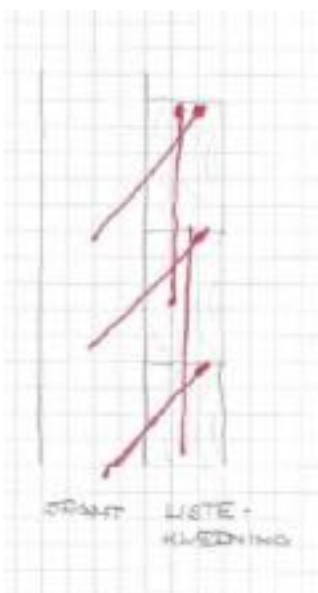
"Ninna" hed oprindeligt "Wing Cruiser", og blev bygget til skuespilleren Eigil Reimers. Han ville



have at man kunne se ud over havnen både når man stod op og når man sad i sofaerne, derfor den specielle udformning af agterskibet der rummer skibets hovedsalon.

Motorbåden som den så ud i 1966 eller 67.

Båden er bygget i 30 mm mahogni-lister der er limet sammen og sømmed med rustfri kamsøm til egespanterne. Ved at sømme listerne dels "lodret", til hinanden, dels under 45 grader ind i spantet, opnås en klædning uden en masse propper over skruehullerne.



Morten købte båden i 1989, hvor den stod på havnen i Skovnæs, forladt og uden afdækning. Båden var i en sørgelig forfatning og havde ikke været vedligeholdt i mange år. Morten påbegyndte – hvad der skulle vise sig at være en næsten uendelig restaurering. De første år under en

presenning, men han indså snart at et telt ville være nødvendigt, og derfor blev et sådant bygget. Senere kom båden indenfor i en hal hvert år. Der gik faktisk syv år før Morten fik båden i vandet første gang, og dengang var den heller ikke færdig, bare færdig nok til at sejle.

Eigil Reimers havde planer om at starte en produktion af denne båd, men det blev aldrig til noget. I stedet

blev båden flittigt brugt i forskellige film, "Mig, min lillebror og smuglerne", en af "Min søsters børn" og i nogle lidt mere kulørte af slagsen.

Bådens "instruktionsbog" som Mogens kalder den, er et nummer af "Weekend Sex" hvor båden er midtpunkt i en historie med frømand og kønne meget let påklædte piger.

Efter Reimers ejerskab kom båden et rejseselskab i hænde, som dog ophørte, og pludselig var båden ejet af A.P. Møller. Ved en fejl blev båden sat til salg for en lav pris, og Carlo Andersen købte den. Da fejlen blev opdaget forsøgte man at ophæve handelen, men Carlo Andersen gik til Mærsk Mc. Møller, og fik selvfølgelig båden til den annoncerede pris.

Morten møder Oscar Brandt-Møller

I 1998 mødte Morten bådens bygmester og konstruktør, Oscar Brandt-Møller, på havnen i Hundested, hvor Oscar boede de sidste år af hans liv. Oscar var begejstret for at der var nogen som tog sig af "en af hans gamle både" – og en som havde både den nødvendige ildhu og viden. Oscar



Oscar Brandt-Møller (th.) og Morten Olsen får en snak om Ninna, som Oscar i sin tid konstruerede og fik bygget på sit værft. Udklip fra Sejl & Motor 1997



Agtersalonen med de nye vinduer og de restaurerede originale lamper. Bemærk også skabene under sidedækket – smukt arbejde.



blev inviteret til Frederiksværk, og sammen fik de hoved og hale på næsten hele bådens brogede historie.

Morten Olsen har igennem tiderne udskiftet en del træ der var blevet mørt, dels af mangel på vedligeholdelse, dels som følge af båden nu er 53 år gammel. De fleste udfordringer har været dæk og ruf, men også enkelte steder i klædningen har måttet repareres, og selv den dag i dag, er der "småopgaver", i form af en rådgangrebet kant i klædningen lige under et spygat.

De gamle vinduer var af polycarbonat, utætte og matte. Vinduerne er nu udskiftet med hærdet, lamineret glas i alu-rammer. Dette er dog ikke "bare lige", idet der måtte laminerer nye karme og lysninger i oregonpine.



Det oprindelige dæk er også "udskiftet" med et teakdæk. Morten og familien har ligget på knæ i mange timer, men resultatet taler for sig selv.

Heldigvis har der aldrig været problemer med de vitale dele, som køl, stævne eller spanter, men en vital del i en motorbåd er vel også motoren. Morten fortæller at den oprindelige Detroit Diesel på 165 hk var næsten ødelagt af saltvand, så han fandt en anden motorblok, og en god ven som hjalp med at flytte gearkasse, starter, generator o.s.v. over på den nye blok.

Dette var en fin løsning i nogle år, men i 2007 fik båden en helt ny motor. En 6 cyl. WM diesel på 200 hk, og dermed også en ny propeller, propelleraksel og lejebuk.



Den nye 6-benede maskine, en Vancini & Martelli med 200 hk, der nu ligger i Ninna, kan give en fart på 12 – 14 knob, men presses sjældent over 7-9 knob. Bemærk det "velplejede" maskinrum. Fastmonterinq af batteriet er på



Båden har jo et betydeligt fribord, og alle der har prøvet at lægge til i hård sidevind med en motorbåd vil vide at sætte pris på en bovpropeller, så sådan en har "Ninna" også fået.

Styringen er kompletteret med en styreplads på agterdækket hvor der er meget bedre oversigt over båden end i det store styrehus. De mest vitale dele af motoren kan overvåges herfra, ligesom der er kortplotter og radar.



Ninna i en biflod til Kielerkanalen



Motorbåde fra Berg
og Herreshorff

Fjordblink

**En sjælden gave til Danmarks
museum for lystsejlad.**

En unik båd fra Randers har fået plads i den sejlene flåde. John Bjerre har foræret museet sin båd, der er stationeret i en lille filial i Rudkøbing.

Tekst og foto: Søren Stidsholt Nielsen.

Langs kajen i et hjørne af den gamle lystbådehavn ligger et eksemplar af en unik motorbåd med sejl skænket til museet. Den godt otte meter lange, spidsgattede båd med navnet "Fjord- blink" har 83 år på kølen og er sejlet af samme ejer i 55 år. Bådens nu tidligere ejer, den 80-årige John Bjerre fra Randers mente, at tiden var kommet til at gå i land. På en udstilling luftede John sin tanke for bestyrelsesmedlem i museets støtteforening, Fini Rasmussen, Rudkøbing. Nu har han skænket sin båd til museet. – Der er en meget flot gestus. Båden var fuldt klargjort, da vi modtog den. John betalte ovenikøbet selv lastbiltransporten til Rudkøbing, fortæller Fini Rasmussen. I første omgang troede Fini, at John Bjerre tog fejl, da han oplyste, at motorbåden var tegnet af den kendte danske konstruktør Georg Berg, født i Faaborg. – Jeg mente, at Berg udelukkende havde tegnet sejl både, siger Fini. Men "Fjordblink" er en af de få motorbåde fra Georg Bergs hånd.

Kun "Fjordblink" har overlevet

Den anden bygget i samme omgang og bestilt af Randers kommune i 1935 er gået til. Begge båds krog blev bygget af kalmarfyrd på eg på det lokale Harder & Rasmussens Bådeværft. "Fjordblink", der nu er museets ejendom, har kun haft to private ejere før John Bjerre. Den ene af dem sejlede i båden i 24 år. Motorbåden indgår nu i museets samling af flydende fartøjer.



**L. Francis Herreshoff konstruerede
også motorbåde.**

-Af redaktøren

Vi forleder os nogle gange til at tro, at kun det findes, som vi kender til.

Men ligesom Georg Berg både konstruerede fiskekuttere, motorbåde og fartøjer til andre formål, selv om de fleste af os kender ham for de ikoniske velbjergende spidsgattere, var Herreshoff klar, hvis han fik en bestilling på andet end det, han var mest kendt for, nemlig sine mange forskellige sejl båds konstruktioner.

Konstrueret allerede i 1915 er Walrus et glimrende eksempel på en 50/50 motorsejler. Mange motorsejlere er konstrueret til primært at sejle for motor, og så bruge sejlene til at få lidt ro på en medbør, eller til at støtte og give stabilitet i grov sø. Men Walrus har et lateralplan og en rig, der fint kan bringe hende omkring på vandet for sejl alene. En del af ballasten ligger imidlertid indenbords i de to Lathrop 40hk, firecylindrede motorer. Motorerne er centralt placeret under det motorbådstypiske dækshus. Walrus' historie er ikke veldokumenteret, men der findes en video med den fra 30'erne på Vineyard Gazettes hjemmeside.

Søg på *Walrus* på vineyardgazette.com

Nekrolog

Farvefoto af Nordkaperen:

Brian Mortensen, Studio64

Foto af bårebuket: Leif Petersen

S/h-fotos: Iben Søllingvraa.

Farvel Troels, og tak!

-Af redaktøren

Som alle nok ved, er Troels Kløvedal død.

Man kunne være poetisk og kaste sig ud i ordvalg som -taget ud på sin sidste rejse. Eller -sit sidste togt, men romantikken omkring Troels' død får i denne sammenhæng lov til at forlade det jordiske med ham selv.

Men den poesi, hans liv og hans historier, både dem han har læst sig til og intenst genfortæller og de utallige, han har berettet fra sit eget liv, ja alt det har beriget så mange af os med livsmod og -glæde, og det vil fortsætte med at leve i os, der har ladet vores hjerter fylde med hans kærlighed til livet og jorden og de mennesker, der bebor den.

At Troels Kløvedal var ud af en kulturbærende familie, og var en del af den trendsættende kulturelite i 1970'erne, og at hans lange række af beretninger i bogform, foredrag og TV-udsendelser har fængslet og inspireret hhv. sofasiddere og eventyrer, og at hans børn og børnebørn har fortsat og videreudviklet hans livsværk, osv. osv., ja det har man kunne læse i de fleste af landets aviser, så grunden til at jeg alligevel MÅ skrive et forsinket farvel, har to udspring.

Som redaktør på et medlemsblad for lystsejlere med et æstetisk forhold til livet på havet tillader jeg mig i al ydmyghed på vegne af jer allesammen at udforme denne nekrolog som en hyldest ud over det sædvanlige til Troels.

Det var det ene udspring, eller påskud, om du vil. Den egentlige motivation er identifikation. Troels var for alt i verden personlig.





I alt hvad han sagde og gjorde mærkede man hans værdier, påskønnelse og kærlighed til det og dem, han havde med at gøre. Og det kan man ikke undgå at forholde sig personligt til. Man mærker i sit eget bryst sammenhørigheden og udlængslen, og måske var det i virkeligheden dét, meget mere end drengelysten til at varme mig ved alverdens kvinder, der gjorde, at "Kærligheden, kildevandet og det blå ocean" til en vis grad bestemte min livsbane. Det hjalp selvfølgelig, at jeg boede på Christianshavn, da jeg læste bogen i 1980, kun et år efter den udkom, og at jeg dér i kanalen hver dag lod synet af de af smukke skonnerter, tilbageførte hajkuttere og andre galeaser puste liv i de drømme, Troels' heftige historie om sit liv i handelsflåden, erhvervelsen af Nordkaperen og jordomsejlingen havde plantet i mit landkrabbe-hjerte. Jeg ville anskaffe mig et gammelt



fragtskib, føre dæksbygningerne tilbage, snitte en skonnertrig og sejle ud i verden med unge kriminelle. Men jeg skulle lige lære at sejle først, og så blev det altså "kun" en gammel sejlkutter, jeg restaurerede og sejlede med. Og så tog mit liv nogle andre omveje, men at jeg blev socialpædagog og lærer, og nu er ved min femte gamle sejlbåd, det skyldes uden tvivl den helt vidunderlige og fokuserede fandenivoldskhed, der syder i hver en sætning i Troels Kløvedals bøger.

Jeg har oplevet folk komme til hans foredrag for at krydre deres etablerede livsførelse med lidt lånte duftende briser fra det salte røgvand og fjerne kulturers tilberedning af festmåltider til "Kaperens" skiftende besætninger, men jeg har også set mange tage tråden op, etablere fællesskaber omkring en stor sejlbåd og sejle ud med unge, der havde brug for det samme, som vi alle sammen har, nemlig at mødes med det fremmede. Og selvom det, som du selv "siger", er i det danske blod at ville til søs og ud at se verden med et åbent hjerte, så har du, kære Troels været uvurderligt betydningsfuld ved at bære denne kulturarv videre.

Tak for det!



DFÆL's generalforsamling

Frokost før generalforsamlingen d. 10. marts

Forud for generalforsamlingen der starter kl. 13.30 vil der være mulighed for spisning i FREMS restaurant, Strandvænget 65 2100 København Ø

Kl. 12.00 serveres den store frokostbuffet. Pris kr. 158,- Drikkevarer købes særskilt.

Betal venligst til personalet ved ankomst.

Tilmelding skal ske til Catja Beck-Berge på cbb@defaele.dk eller 40 26 38 39 senest 1. marts 2019

Årets arrangementer

Den kommende sommer bliver rig på muligheder for dem, der ønsker maritime oplevelser med sejl og sejlskibe fra den traditionelle skuffe.

Klassisk Træbåd har kikket lidt i kalenderen hos et bredt udsnit af foreninger – store som små – og fundet et pænt udsnit af arrangementer, der kan have interesse for medlemmerne. Der er ikke udelukkende skelet til de stævner, hvor foreningens fartøjer vil være velkomne. Listen er også en anbefaling af arrangementer, hvor det vil være spændende at lægge vejen forbi, uanset om det er til en nærliggende havne- eller P-plads.

Der både startes og slutes i tysk farvand. Første stævne er Max Oertz Regatta i Neustadt. Et arrangement med mange år på bagen, hvor der sejles kapsejlad i alle størrelser af fartøjer og med et rigt udbud af aktiviteter på land. Året kan slutes sidst i september med Flensburger Regattaen i den altid hyggelige by i bunden af fjorden.

Som altid falder aktiviteterne tæt i Tyskland, men i 2019 er der speciel opmærksomhed vedrørende Classic Week, der foregår i dagene 14. til 23. juni fra Sønderborg til Kiel. Der forventes deltagelse af 200 træbåde. Samlet er der tale om 9 døgn med

kapsejladser, hygge, live-musik, god mad og sjove oplevelser.

På Isefjord/Roskilde Fjord er der flere ting at deltage i hen over sommeren: Orøtræf og TS' Pinsestævne de to første weekender i juni og 3. weekend i august er der fokus på Fjordens Både i Roskilde.

DFÆLs sommerstævne i Frederikshavn er nævnt andet sted, men er man på de kanter, er det jo nærliggende at tage turen ind gennem Langerak til Aalborg og slingre rundt på kajen under Tall Ship Race.

I den sammenhæng er en 12mR halvstor. Til gengæld kan man ikke mindre end tre gange fra juni til september i hhv Dyvig, Skagen og København få dem at se, når de dyster mod hinanden.

Hvis du deltager i et eller flere af arrangementerne og synes, det er værd at skrive hjem om, så lad din beskrivelse gå videre til Klassisk Træbåd.

God fornøjelse.

Træbådskalender

2019

Dato	Sted	Arrangement
30. maj- 2. juni	Neustadt	"Max-Oertz-Regatta"
30. maj - 2. juni	Flensburg	RUM-Regatta Flensburg, www.rumregatta.de
1. og 2.juni	Orø	Orøtræf
7. juni- 9. juni	Holbæk	TS Pinse stævne
14. juni	Flensburg/ Schlei/ Kiel/ Svendborg	"The Run" - Natsejlads til Sønderborg Som optakt til "Classic Week" www.fky.org
14.- 23. juni	Sønderborg/ Kappeln/ Eckernförde/ Kiel	"Classic Week", www.fky.org
13. juni -15. juni	Flensburg	"R&B Sterling Cup": German Open for Int. 5.5m, www.fsc.de
13.- 18. juni	Flensburg/Dyvig	"R&B Sterling Cup / Dyvig 12mR Regatta", www.12mr.dk
3. juli- 6. juli	Aalborg	Tall ships Races
5.-7. juli	Skärhamn	Träbåtsfestivalen, www.trabat.se
11.juli -14.juli	Frederikshavn	DFÆL Sommerstævne
21. juli – 26. juli	Fyn Rundt	Fyn Rundt for bevaringsværdige skibe
22. juli – 26. juli	Sydfynske Øhav	Øhavet Rundt for smukke joller
1.- 4. august	Aarhus	Tall Ships Races
8.-10. august	Svendborg	"Svendborg Classic Regatta", www.classicregatta.dk
10.- 11. august	København/Helsingør	Øresund på langs
15.- 18. august	Kiel-Laboe	31. German Classics, www.german-classics.info
16.- 18. august	Roskilde	Træf Fjordens Træbåde, www.fjordenstræbåde.dk
22.- 25. august	Flensburg-Aabenraa	"Kongelig Classic", www.kongelig-classic.com
23. aug.- 1.sep.	Skagen/Marstrand	Euro 12 mR – KDY og GKSS, www.12mr.dk
24.august	Korsør	Maritimt Folkemøde i Korsør, www.maritimekulturday.dk
1. sep.-3.sep.	Risør	"Treatfestival Risør", www.treatfestivalen.no
6. sep.- 8.sep.	Copenhagen	Wessel & Vett 12 mR Cup, www.12mr.dk
9. sep.- 14. sep.	Limfjorden Rundt	www.limfjordenrundt.dk
27. sep.- 29. sep.	Flensburg	"Flensburger Regatta", www.k-y-flensburg.de

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 Bådstyrs-forretning
er åben.



KTS-udflugt 9. marts.

KTS arrangerer udflugt til Helsingør lørdag den 9. marts,

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. Bagefter kan vi sammen spise
frokost på en café i det gamle Helsingør. Man transporterer sig selv
til Helsingør, hvor vi mødes foran Kulturværftet kl. 10.00.

Flere oplysninger fremkommer på KTS-mail senere, men kryds
datoen af nu, hvis interesseret i denne tur, som Henrik Effersøe står
for. Du kan anmode om medlemskab ved henvendelse til
cb@defaele.dk. Medlemskab er gratis.

Torsdag den 4. april 2019 kl. 19 - 21/22 vil Jonathan Knudsen (gast
på Abalone 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.

Mange træbådshilsener

Øresund på langs

Kapsejladsen Øresund på langs 2019, lørdag den 10. august 2019

Det er en stor fornøjelse at invitere til Øresund på langs igen i 2019.

Sæt kryds i kalenderen, når Københavnske Træsejlere (KTS),
Træskibs Sammenslutningen (TS) og Foreningen Hal 16 Maritimt
Værksted i Helsingør inviterer til klassisk kapsejlads fra Tuborg havn
til Helsingør, lørdag den 10. august 2019.

Mere information følger på TS, Københavnske Træsejleres og
DFÆL's hjemmesider og på Hal16's Facebookside.

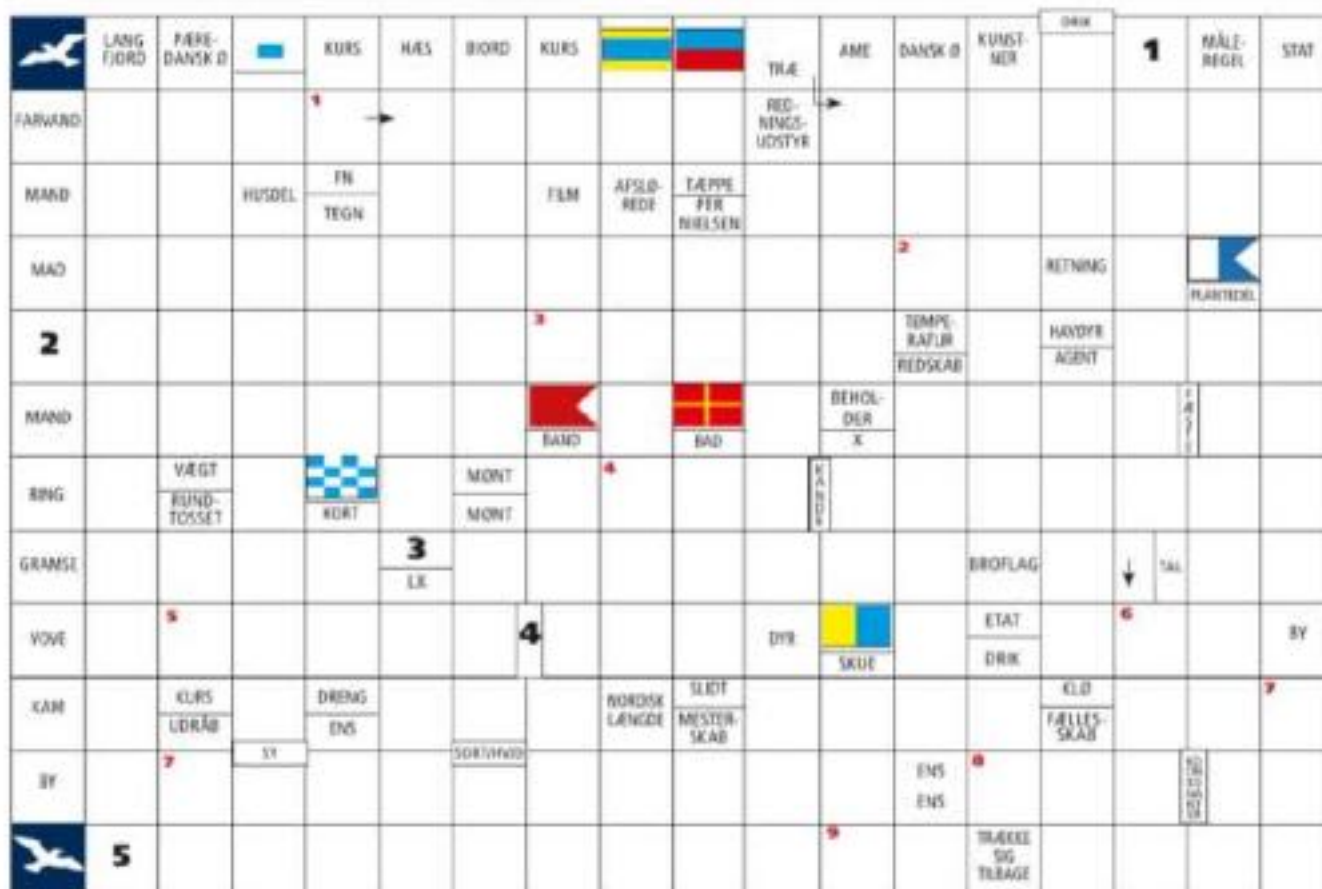
Kapsejladsen arrangeres af Hal 16, TS og Københavnske Træsejlere
og er åben for alle klassiske træskibe, -både og -joller.

De bedste hilsener fra Arrangementskomiteen:

Henrik Effersøe, Københavnske Træsejlere,
Joachim Quistorff-Refn, Københavnske Træsejlere og
Nicolai Juel Vædele, Hal16/TS



PÅ KRYDS OG TVÆRS I NORDJYLLAND



Vestre Baadelaug på vej til endnu et danmarksmesterskab.

-af redaktøren.

Er du på vej til eller fra stævne i Frederikshavn, eller har du af anden mere eller mindre frivillig årsag lagt kursen ad Limfjorden til, så er der mulighed for en voldsom oplevelse ud i det kulturkulinariske i Ålborg.

Dette orgie, indeni og udenpå dyppet i og overhældt ud over det rigelige med klassisk brun sovs, tilsat godt med knorrterninger og anden smagsforstærkning er egentlig grundlæggende blot en bøfsanwich. Og konsistensen af denne altgennemtrængende sovs er, som indehaveren selv udtrykker det "meget selvstændig", og tilføjer adverbiet, "gaffelvenlig". Og bare rolig, hvis du er til ketchup og remoulade, indeholder bøfsanwichen også godt med begge dele, og som et

BAG HÆKKEN

sidste skud på stammen tilbyder de på Vestre Baadelaug (bådelaug, ikke badelaug, selvom man med lidt god vilje kan bade i retten) også gul sennep, sådan ligesom for at runde det hele af.

Det grønne på toppen er egentlig politisk ukorrekt, aldeles uklassisk, og personalet er mere end villige til at udelukke det, hvis man beder dem om det.

Restauranten har vundet "De brune Ridders" æresbevisning for Danmarks bedste bøfsanwich de sidste mange år. I 2013 sikrede den overdådige mængde brun sovs en 1. plads til Vestre Baadelaug, og i årene efter er det blevet til en 2. plads, to 3. pladser og en 4. plads. Og så igen i 2018 har kvaliteterne i det lokale særpræg på denne klassiske ret skaffet stedet en 3. plads. Så nu går det fremad igen! Lad os se, om ikke den radikale tilføjelse, gul sennep igen kan skaffe dem en 1. plads i 2019.



Har det her fået dig til at anduve Vestre Bådehavn, lige vest for jernbanebroen, på sydsiden af Fjorden, så lad endelig redaktionen få din anmeldelse.

En klassiker med 300g hakket kød og lokalt særpræg. Pris 158,-. Uden pommes frites, 138,-.