



Selma fik den helt store tur med Coelan

En opskrift på
hjemmelavede
træblokke

Se programmet for DFÆL's
sommerstævne



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

Kim Hansen
Email:
juniorbaads.registeret@gmail.com

Annoncer

bladet@defaele.dk

Tryk

Step. Svendborg

Annoncepriser

Halvside 1200,-
Bådannoncer 400 tegn + foto
500,- kr.
(Bådannoncer er gratis for
medlemmer)
Projektskibe: Pris under 5000 kr.
gratis

Rabat ved gentagelse.
Bådannoncer 50 %
Forhandlerannoncer forhandles

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

Simon Bordal Hansen

Bygaden 72, Orø 4300 Holbæk
Tlf. 2298 1674.
Mail: post@simonhansen.dk

Bendix Sandfoss Laxvig

Stubberupvej 44
4880 Nysted
6060 1297
laxvig@hotmail.com

Kim Hansen

Benny Andersen

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

Ole Ingvar Olsen

Egelundsvej 4
3630 Jægerspris
2087 2400
ege4@mail.dk

Peter Hansen, suppleant

Dorthe Christensen, suppleant og kasserer

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

Forsidebillede:

Selma III, 32" motorbåd fra '53, hjemmehørende i Ribe.

Lokale initiativer

»Ø-havet«, Sydfyn

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

»Kjøbenhavnske Træsejlere«

Henrik Effersøe
Grønholtvej 15
3480 Fredensborg
40 88 19 00
belami36@yahoo.dk
Hjemmeside:
www.kbh.træsejlere.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

Indhold	
Ny bestyrelse	4
Program for sommerstævnet	5
DMFL og DFÆL på Fredericia Boatshow 2019	6
Hetos 70års jubilæum	8
Coelan på Selma	10
Coelan på Santana	14
Hetos 70års jubilæum	15
Træbådsfestival i Skärhamn	17
Om at bygge blogge	18
Øresund på langs	21
Boganmeldelse	22
Historien om "Stix"	24
Ny frist for Museet på Fredriksøen	29
DMFL får nyt magasin	31
Pålsundet update	32
Krydsord	33
Bådannoncer	34-35
Bag Hækken	36

Simon Bordals opskrift på blokke, der kan skilles for
letterne vedligehold. Side 18



Selma III fik Coelan efter alle kunstens regler.
Vi har snakket med to coelanbrugere side 10 og 14



DFÆL og DMFL på Boatshow side 6

Danmarks Museum for Lystsejls har
fået nyt lager side 31



Ny bestyrelse valgt på generalforsamlingen

Torsdag aften mødtes DFÆLs nyvalgte bestyrelse for at snakke opgaver, visioner for året og den konkrete fordeling af arbejdet med generalforsamlingens input in mente.

Bestyrelsen konstituerede sig sådan:

Formand Simon Bordal Hansen

Næstformand Ole Ingvor Olsen

Kasserer Dorthe Christensen

Redaktør Benny Andersen

Kim Hegn Hansen

Bendix Sandfoss Laxvig

Peter Hansen

Et par ad hoc arbejdsgrupper blev også dannet - og flere kommer til, når behovene dukker op:

Projekt Yachtloggen. Simon, Dorte og Kim tager hul på

opgaven.

Rådgivning til bådrestauration: Ole og Benny skitserer, hvordan foreningen kan tilbyde konkret hjælp til lokale.

Lokale netværk: Benny er i gang med at kontakte de lokale træbådsgrupper og tilbyder bl.a. omtale i bladet.

Sommerstævne: Ole er kontaktperson til de lokale arrangører.

Bestyrelsen holder ind til videre fire møder om året, men forventer masser af aktivitet gennem arbejdsgrupperne. Vi genopretter og viderefører DFÆLs arkiv, så der findes et kontinuert foreningsarkiv for alle dokumenter (breve, mails, oplæg, aftaler osv). Vi bygger videre på foreningens Dropbox-arkiv, der gik delvist ud af brug i 2013. Simon er tovholder på dette.

Bestyrelsen vil kommunikere løbende via hjemmeside og Facebook, så medlemmerne får en fornemmelse af, hvad der er gang i.

Bladet skal udkomme som papirtryksag og med en moderat udgift til layout.

Når referatet fra bestyrelsesmødet er godkendt, lægger vi det ud på hjemmesiden.

Vi glæder os til at komme i gang og er fulde af glad energi!

Hilsen Simon



Det var en smuk, tidlig forårsdag, den nye bestyrelse mødtes i perfekte omgivelser på vikingeskibsværftet i Roskilde.



Dansk Forening for Ældre Lystfartøjers *program for Sommerstævnet 2019 i Frederikshavn*

Torsdag den 11. juli:

Kl. 1600: Åbningstale af Rønnerhavns Formand Henrik Christensen, efterfulgt af DFÆL repræsentant. DFÆL standeren og Dannebrog hejses, hvorefter der er hyggeligt samvær med "Moleøl".

Kl. 1800: Grillen er tændt ved festhallen, man medbringer selv proviant/drikkevarer og skaffegrej.

Kl. 1930: Foredrag om havnens og byens historie ved Arkivar Erik S. Christensen, Kystmuseet.

Kl. 2000: Almen hyggeligt samvær blandt sejlerne.

Fredag den 12. juli:

Kl. 0730: Morgenmad for deltagende besætninger.

Kl. 0900: Medlemsmøde, Oplæg ved Formand Simon Bordal Hansen, DFÆL.

Kl. 1000 til kl. 1600: Bedømmelse af tilmeldte skibe, udføres af udnævnte jury.

Kl. 1030 til Kl. 1100: Martec demonstrerer alt deres redningsudstyr, bl.a. fritfaldsbåden.

Kl. 1300 til Kl. 1600: Guidet byrundtur --- Krudttårnet- Kirken – Kanonerne - Pikkerbakken.

Kl. 1800: Grillen tændt, samme vilkår som om torsdagen.

Lørdag den 13. juli:

Kl. 0730: Morgenmad for deltagende besætninger.

Kl. 0900: Skippermøde.

Kl. 1000: Afsejling til Kapsejlsbanerne og Hirsholmene.

Kl. 1600: Alle skibe returneret og på deres pladser i havnen.

Kl. 1830: Gallamiddag, præmier og æresdiplomer, afsluttes med musik og dans, med "Trækfuglene" Rønnerhavnen.

Søndag den 14 juli:

Kl. 0730: Morgenmad for deltagende besætninger.

Kl. 1000: DFÆL standeren nedtages, stævnet afsluttes.

Alle aktiviteter foregår i Fiskerihavnen og Frederikshavn Bedding, dog undtaget sejlskibene

DFÆL og DMFL på Fredericia Boatshow 2019

Ved redaktøren

Fælles stand

Traditionen tro deltog DFÆL og Danmarks Museum for Lystsejlad i bådmesse, som hver andet år afholdes i Fredericia. Standen præsenterer i skøn forening en blanding af de to. Carl Ove Thor, som i rigtig mange år har været engageret i DFÆL og siden DMFL's opstart i 1995 også har været aktiv i arbejdet omkring museet,



Paul Elvstrøm var pioner i hængeteknikken ved jollesejlads. Her afprøves en kopi af hans garagetræningskonsol.

Side 17, øverst tv: Især mødrene gik meget op i bådbyggeriet med poderne.

Øverst th: Slideshowet i piratjollens sejl kunne ses fra begge sider.

Nederst s. 17: Den smukt lakerede lak på det hvælvede dæk fik mange kærlige strøg.

havde også en gennemgående rolle i den fælles messestand. Fra DFÆL skal også fremhæves Jørgen Heidemann, som bliver ved med at trods tale på fødselsattesten og tager broderparten af vagterne.

Børnenes oase på messen

Standens store attraktion var forventeligt høvlbænken, hvor man kunne bygge sin egen træbåd, og bassinet, hvor man kunne søsætte den og ikke mindst få den til at sejle. Når man tager sine børn med på bådmesse er det ikke så meget for børnenes skyld, så for dem er det en forfriskende og intens oplevelse at få mor eller farfar til at hjælpe med at save brædderne ud og slå sømmene i, og endelig nyde det store øjeblik ved stavelafløbningen.

"Nordkaperen" på bidevind

Modellen af Nordkaperen var sammen med planchen

DFÆL og DMFL-samarbejde



www.Swiftlayout.com

taget med fra museet, og selv om det jo ikke er en træbåd, præsenterer den dog fint de klassiske linjer i en større lystsejler, og formålet var da også at mindes Troels Kløvedal, som på mest vidunderlig vis har delt sine oplevelser og tanker om livet med traditionelle skibe, og det at sejle ud sammen med andre i et gammelt sejlskiv for at møde verden som det primære.



Lakeret mahogni

De voksnes hænder (især de mest voksnes) havde dog en klar tendens til blive tiltrukket af lakken på museets utroligt smukke piratjolle. I år var det den, der var omdrejningspunkt og udgangspunkt for de lange snakke om træbådernes storhedstider, og hvordan man kan holde kulturarven i live.

www.Swiftlayout.com

Slideshow på sejlet

Sejlet på piratjollen blev lærred for projektorfremvisning af et lysbilledshow med billeder af træbåde på vandet, primært fra Svendborg Classic Regatta. På skranken ved afgrænsningen af udstillingen blev restoplagat af en lang række numre af Klassisk Træbåd lagt op i kronologisk orden, og interesserede besøgende fik lov at tage et blad med hjem. Også dette var en kæmpe succes. Ved messens afslutning var bladene væk, så nu ligger de rundt om i de danske hjem på bladhylden under sofabordet. Man kan kun håbe, at det inspirerer til at opleve den smukke danske natur fra søsiden med en lige så smuk forgrund, nemlig en klassisk træbåd.

www.Swiftlayout.com

Stor interesse

Der blev ikke talt op, hvor mange, der besøgte standen, men som de andre år, vi har deltaget, blev det en stor succes, og som man kan se på billederne, var tilstrømningen til attraktionen massiv.

70 års jubilæum på beddingen

Af Kim Hyldig

Hetos fødselsdag i KAS

Tidligere ejere og træskibsvenner inviteret på fødselsdagsflødeboller og kaffe på beddingen i K.A.S. I dagens anledning havde Heto inviteret til fødselsdagsfest på beddingen i K.A.S., og det gav en god mulighed for træskibsentusiasterne at få en snak med Herbert og Lasse (Aksels søn), der havde passet Heto de først mange år og sejlet Danmark tyndt med skibet. En række af fødselsdagsgæsterne fik også en anekdote med hjem om deres eget skib.

Herbert inviteret med på KTS torsdagssejladserne

De fremmødte træsejlere blev hurtigt enige med Herbert om, at han skal med på torsdagssejladserne og få Heto frem i KTS feltet af spidsgattere. Herbert (nu 93 år) er kendt for at sejle meget hurtigt med Heto i sin tid. Og

kom da også til festen med fin sølv-premie han og Heto vandt i 1953 i et K.A.S og Frem stævne (tretårnet naturligvis). Lasse der passede båden sammen med Aksel fra Kastrup medbragte en billedbog med gamle billeder fra tiden, hvor Herbert og Aksel sejlede Øresund tyndt i Heto. Aksel kunne også fortælle om de forbedringerne han lavede på Heto i tiden med Aksel som ejer. Slutsedlen fra 1967 fortæller at Heto dengang blev overdraget første gang for 42.000 DKK inkluderende fuld sejklar udstyr. Selskabet og Heto nød forårsdagen med sejler historier og bådbyggersnak.

Herunder tv.: Heto bliver søsat 22. maj 1949.

Nedenfor: Samme sted, 70 år senere. Bel Ami var klædt på til galla og lagde sig uden på Heto. På broen ved den gamle bedding var et talstærkt selskab mødt op for at fejre Heto med flødeboller.



Når nu vi har både med en historie.....

Kan jeg kun opfordre til at vi holder de her arrangementer for tidligere ejere og bådvenner. Når vi nu har skibe med nogle år på kølen og nogle gode oplevelser/historier bag sig, så er det vigtigt at vi af og til samles, så der er noget til den næste generation. En generation, der forhåbentligt også vil sætte pris på at få mere end et træskib, når de skal overtage ansvaret. De fleste lytter med spænding, når Herbert fortæller om hans 1,5 timers svømmetur efter Heto i 10-15 m/s ud for Agersø med hele hans familie inklusiv sønnen på 3 måneder om bord – og om hvordan kystvagten reagerede, da de opdagede en hel lille familie nede i den strandede Heto. Senere hvordan de fik Heto tætnet med blyplader og bjerget med hjælp fra lokale fiskere – den tager vi til det næste jubilæum.



Herover: Træsejlerne overtaler Herbert til at sejle med på KTS sejladserne

Til venstre: Seks mand på herretur



Herunder: albumside fra søsætningen 22. maj 1949



Coelan, forkættret og elsket.

Ved redaktøren

For os, der elsker synet af den dybe lød i mahogny, der er vellykket lakeret med en god lak, er Coelan en skam, men for dem, der har erkendt, at redningen af det gamle skog, de har fundet, forladt gennem en årrække og i elendig stand, afhænger af, at forårstimerne ikke skal bruges på lakarbejde, men på andre restaureringsopgaver, er Coelan en frelse.



Selma III ved Kammerslusen.



Tidskrævende forarbejde

Tilhængerne og Hellers, som forhandler produktet er enige i, at forarbejdet er meget tidskrævende og skal udføres med stor møje og grundighed for at behandlingen skal lykkes. Og som en coelanfortaler for nylig udtalte til redaktøren, "det kan godt være, at det er 80% så pænt som (rigtig) lak, men det giver mig tid til at gøre resten af skibet i orden, og så må jeg jo leve med det".

Nuancer og farveblanding

En af de ting, der giver kritikerne krudt i kanonen, er farven. Bejdse er jo en videnskab i træbåds kredse, og der arbejdes f.eks. i KAS på at udvikle den perfekte nuance

Vinduesrammerne blev ført tilbage til oprindeligt design, inden der blev brugt en formue på at



på en hjemmelavet bejdse. Primeren til Coelan fås i rød og gul, og hvis man synes, den røde er for rød, og den gule er for gul, kan man blande dem i det ønskede forhold. Men resultatet ser man jo først, når man er færdig, og så er det for sent at gøre om. Derfor ser man også store forskelle i mahogniens farve på Coelanbehandlede både. Selvfølgelig kan man lave nogle prøver, inden man behandler båden, men tiden går som regel til det store forarbejde på båden.

www.Swiftlayout.com

Hvis man ikke accepterer, at det her er andet udtryk end lak, er det færdige resultat helt pænt (hurtig).

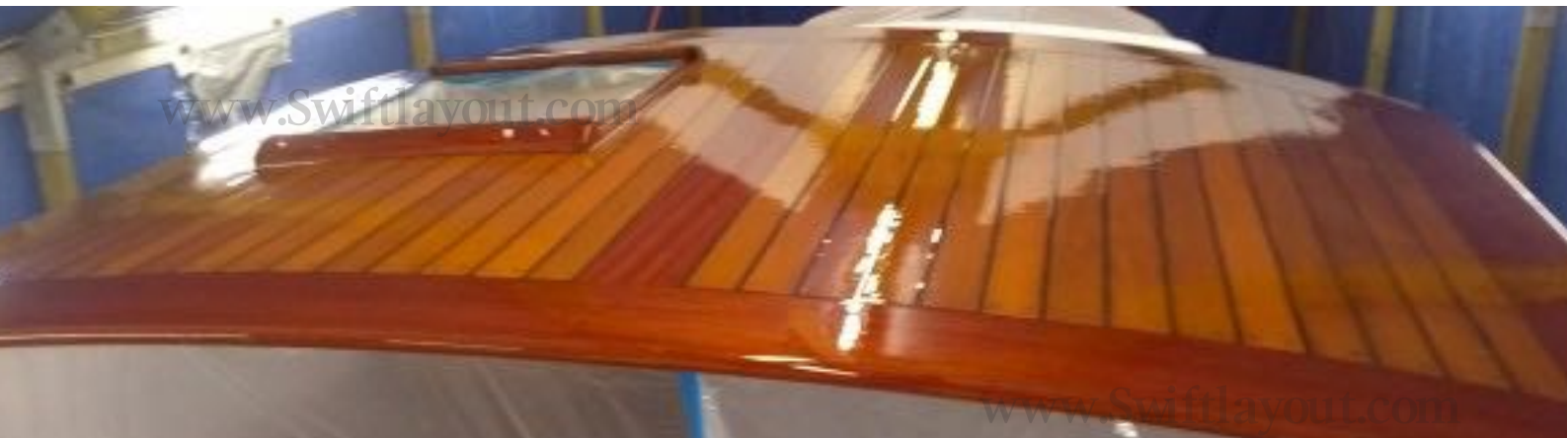
Lakken er god, men den er meget tynd, og den er meget let at skade. Derfor er det vigtigt at have en god beskyttelse af lakken.

Selma III

En af de både, der trods den voldsomt store lakerede overflade, er lykkedes med at få Coelan på et godt resultat, er Selma III. Jørn Møller, som er ejer af den meget smukke 32" motorbåd tog fat på den helt store gennemgribende "restauration af Selma III i 2006, da han overtog båden. Den havde lidt under skiftende ejere, men i kraft af et gedigent håndværk og materialevalg, da den blev bygget og god vedligeholdelsesstand de følgende år, var der ikke råd i de grundliggende konstruktionsdele, men mange andre ting trængte til reparationer. Eeks var propningen af de galvaniserede skruer i klædningen faldet ud og erstattet af kit, med rustmærker til følge. (En komplet liste og beskrivelse af restaureringen kan findes på Jørns blog, www.selma3.dk).

Lak, lak og atter lak.

I tiden frem til 2018 er der én opgave, der titter frem ind imellem alle de andre, nemlig reparation af lak. Der er fra starten slebet lak af og bygget op, og nye områder har fået en ny gang lak, og da det hele er færdig, kan Jørn starte forfra, fordi lakken begynder at krakelere, og i 2018 må båden blive på land. Han får nok af de pletter, der fremkommer ved lakreparationerne, og han tager den store beslutning at rykke det hele af og behandle med Coelan.





Det kræver et godt håndelag med en sprøjte for at få lagt et nogenlunde jævnt lag på lodrette og vandrette flader i hulninger og hjørner.

jævnt resultat. Det blev til 23 liter (!) Coelan. For at kunne sprøjte det på, skulle det også fortyndes 50%, så der er også investeret i 25 liter fortynder.

Slibe, slibe og atter slibe

Inden coelanen kunne lægges på, skulle det hele slibes i bund. Der blev slebet meget af for at komme ned under blegningen, og dækket blev også slebet i bund for at det hele kunne få behandlingen. Men inden Jørn ville bruge en mindre formue, som han udtrykker det, på at dække det hele ind i Coelan, skulle der luses en fugekant, skiftes en dæksliste, skiftes fuge nogle steder, fuges efter andre steder (her er det fugemasse og ikke Coelan, der dur) og laves nye vinduesrammer.

Pas på fugerne

Selma fik som sagt lagt Coelan på "teak" dækket, og Jørn advarer mod, at der kommer for meget primer på fugerne. Det bliver ikke kønt. Han fandt også ud af, at primeren har det med at bygge flager op i toppen af penslen, og så må den bare skiftes ud. Men penslen skal kun bruges til primeren, hvis det står til Jørn. De 12-14 lag, der kommer efter sprøjtede han på for at opnå et

Dæks"plankerne" er iroko (en teaklignende træsort), og det er også blevet dækket med Coelan. Her har det fået to lag primer.

Ujævn overflade

Men selvom du er møjsommelig med at lave et jævnt sprøjtearbejde, har produktet det med at lægge sig ujævnt, hvilke måske hænger sammen med den korte tørretid. Derfor siger Jørn også, at man må slibe grundigt imellem de sidste 2-4 lag med korn 100-120 til det er





23 liter Coelan og 25 liter fortynder er der brugt, men der er også store arealer på Selma, der skal dækkes, hvis al det udvendige skal have.

jævnt, og derefter med korn 220. For at undgå, at ridserne kan ses igennem de sidste lag, skal der fire lag på oven på udjævningen.

Vedligeholdelsesfrit?

Tjah, det kommer jo an på, hvor tolerant man er med udseendet. Som fortælleren, jeg nævnte i starten af artiklen siger, så har man jo allerede vist, at man prioriterer mindre arbejde til de blanke overflader frem for den klassiske skønhed. Slid- og slagmærker kan opstå, de skal repareres, og hvis man vil bibeholde den blanke overflade, hjælper det gevaldigt at slibe og "smøre" hver andet-tredje år. Men er man forsigtig, og bare ønsker at lægge et vandtæt lag på træværket, ja så behøver man ikke gøre noget ved det 7-8 år efter en grundig behandling med mange lag. Spørger man dem, der er gået over til Coelan, mærker man straks, - der er ingen vej tilbage.



Primeren indeholder farve. Derfor bliver de forskellige træsorter primet hver for sig.

Fakta:

Byggeår: 1953-54
 Sted: Århus Skibsværft
 Konstruktor: Schrøder Nielsen
 Materialer: Lærk på eg, overbygning mahogni, dæk iroko.
 Selma III er registreret som båd nr. 489 og præmieret af DFÆL i 1986 og 1989 for god bevaring.
 Længde: 9,80 m (32 fod)
 Bredde: 2,54 m
 Dybgang: 0,80 m
 Displacement: 4,5t
 Marchfart: 7 knob
 Topfart: 9 knob

Motor:

Type: Volvo Penta BB43
 Brændstof: Benzin
 Ydelse: 40 hk ved 3000 omdr/min.
 Slagvolumen: 1,42 l
 Gear: Volvo Penta type BS med 2:1 reduktion
 Forbrug: Knap 5 liter pr. time ved 7 knob (ca. 1750 omdr/min.)

"Santana" s erfaringer med Coelan

Interview med ejeren, Torben Mathiesen. Ved redaktøren.

I Ribe sejlklub ligger den gamle motorbåd, Santana. Santana har tydeligvis fået Coelan, men selvom Torben stadig er begejstret, tilstår han, at der også i Coelan opstår hakker, så der kan komme vand ind under behandlingen.

"Coelan er et fantastisk produkt", siger Torben Mathiesen fra Ribe.

Torben er ejer af "Santana", en 40" motorbåd fra 1938, og når det regnede ude, regnede det lige så meget inde, dengang han fik lov at overtage den. Båden havde været overladt til sig selv, da ejeren kom til at arbejde i udlandet, og Torben havde gået og luret på båden nogle år, passet den og sørget for, den ikke sank. Sådan gik der 5-6 år, før han fik lov at købe den.

*Santas flotte agterspejl har også fået Coelan. Her ses båden 14 dage før klargøring
Nedenfor: Man forstår godt Torbens vedholdenhed med at overtage, når man ser den store one off.*

Barske vejrforhold

"Hvis forarbejdet er gjort ordentligt, kan der jo gå år imellem, at man skal gøre noget. Lak skal du jo over hvert år. Nu er det jo syv år siden, jeg gav Santana Coelan, og som du kan se, er det jo slidt igennem nogle



steder. Der er hårdt ved det med de vejrforhold, vi har hernede". Torben lader båden ligge i vandet om vinteren, og tidevandet i Ribe er historie for sig selv, på trods af diger og sluser. Man har også fornemmelsen af nærmest at stå på stranden med udkig til Shetlandsøerne, når man kigger mod vest fra Ribe sejlkлуб. Der er ikke noget til at tage af for vestenvindens rasen, så slidmærkerne i fenderlisten fra fortøjningerne kunne kun have været undgået med metal- eller kompositskinner.

Men selvom det rå træ får vand og tørrer ud, og så igen, så har Coelanen ikke sluppet i kanten af slidmærkerne (se fotos).

"Nej, nej", siger Torben, "jeg sliber det ned til frisk træ, så får det noget primer, og så bygger jeg det op til 10-12 lag af det der igen, og så giver jeg hele overfladen et samlet lag til sidet, og står det helt sikkert som nyt".

Men kan det virkelig passe, at der ikke er vedligeholdelse på behandlingen, og nej. Når man går coelantilhængerne på klingen, viser det sig, at det kommer til at se falmet ud og mister sin glans, hvis det ikke får en let slibning og et lag i ny og næ.

To efterbehandlinger på syv år

"Jeg har jo givet det to gange i løbet af de syv år, men det har i princippet ikke været nødvendigt, det er selvfølgelig blevet noget mat med tiden, men jeg tror faktisk, at hvis man giver den en gang sæbe med noget voks i, så bliver det fuldt blankt igen".

Farven

"Man køber primer i gul, rød eller transparent, og hvis man vil, kan man jo blande dem, som man har lyst til, men jeg kan godt lide den dybe røde", siger Torben. Vi lader læsere og kritikere selv vurdere, om nuancerne lever op til de høje forventninger, man traditionelt har til bejdser fra International og Epifanes. Torben mener, at farveforskelle på reparationer og det omgivende udligner



Herover: Slidmærkerne fik Coelan, og så må en evt. reparation vente til en anden gang. Malertapen nåede ikke at komme af, inden coelanen hærdede helt op, så nu er det lidt bøvlet at få af.

Under: Flere steder er Coelanen slidt af af fortøjningerne. På trods af at mahognien er bleget, og det længe har stået bart, er der tilsyneladende ikke trængt vand ind



sig efter nogen tid, og hvis det er rigtigt, ja, så er det alligevel fantastisk. "Jeg har haft nogle steder, hvor jeg har tabt noget ned i det, og der er gået hul i det, og har måttet reparere det, men efter noget tid, så ser man ikke tydeligt farveforskellen. Hvis man ikke er opmærksom på, at der gået hul i det, kan der jo trænge vand ned i det, og så kan man jo blive nødt til at rykke noget mere af. Først bobler det lidt, og jeg plejer at skære rundt om det, så jeg har området afgrænset, og så slibe kanten, så der bliver en blød overgang, og så virker det s'gu' rigtig fint".



Det nybehandlede dæk afslører, at Torben foretrækker et par lag af den røde primer.

Elastisk som en plastikpose

"Det bedste ved det produkt er, at det ikke revner. Hvis du rykker et stykke af, kan du jo trække det ud som en plastikpose. Du kan trække det helt ud, så det bliver 1/100 af en millimeter tykt i godset. Det er jo lidt dyrere en lak til at starte med, men på sigt, når man ikke skal over det hvert år ligesom lak, så udligner prisen sig."

Kan det tages af?

Om det er nemt at tage af, hvis der skal laves en reparation på træet er ikke sådan lige at svare på. I en video, der huserer blandt bådfolk på nettet, ser man, hvor let det er at trække af, men hvis man ser nøje efter, trækkes der også træ med.

"Det hænger jo godt ved, så hvis man skal tage noget af, skal man i hvert fald ikke bare stå og trække op idet", forklarer Torben, "hvis man får fat i det, skal man trække det i den retning, man vil have det af, så man ligesom ruller det af. Det er i hvert fald min erfaring".

"Det er lidt mere besværligt at slibe i end almindelig lak, men det er jo heller ikke så tit, man skal gøre det, og du kan jo reparere sprækker med". Der er ingen tvivl om, at de hårde forhold på vestkysten har gjort Torben til en rigtig fan af Coelan.

Fakta

Santana

Længde: 40"

Byggeår: 1983

Sted: Dyreborg værft, Nyborg

Skibsbyggerens navn: Ukendt

Motor: 200 hk Volvo Penta

Papirerne er gået til i en brand

Båden er i registret, da Torben tidligere har været medlem af DFÆL, men der er ingen brugbare

Feincutteren er uundværlig til bådreparationer



Indbydelse til træbådsfestival i Skärhamn

Fra Väst kustens Träbåtsförening

Når nu du alligevel er så tæt på, når du drager fra sommerstævnet i Frederikshavn, kunne du jo lige så godt tage de 50 sømil over til skærgården og den storslåede træbådsfest i Skärhamn. Her følger deres invitation:

Når den årlige træbådsfestivalen intar Skärhamn är det till ljudet av tändkulemotorer och doften av tjära, hampa och trä. Under helgen den 5-7 juli blir Skärhamn samlingsplats för närmare 100 träbåtar. Hit lockas besökare för att beundra båtarna och dess bryggliv, marknad, musik och aktiviteter. Dagar för såväl den inbitne träbåtsentusiasten som familjen.

Festivalen startar redan fredagen den 5 juli då träbåtarna tar över hamnen i Skärhamn. En attraktion i sig är att strosa runt på bryggorna och beundra flaggspel och tilläggningar i full aktivitet. Restaurangtältet håller öppet under fredag-och lördagkväll med lokala band som underhåller.

Lördagen den 6 juli kl. 10.00 invigs Träbåtsfestivalen. Utöver de fantastiska träbåtarna som ligger förtöjda längs alla bryggor bjuds det under helgen på

musikunderhållning, uppträdanden, hantverksgata och marknad med marina produkter, utställning av veteranbilar och prova på-aktiviteter för hela familjen.

Festivalfärjan transporterar besökare mellan torget och Tjörns segelsälls kass klubbhus vid södra hamnen. En skyttel som under lördagen och söndagen erbjuder en extra upplevelse att få se alla båtarna längs kajen och bryggor från inloppet. Med personfärjan binds också området samman på ett naturligt sätt i en cirkelformad slinga som utgör hela festivalen.

När träbåtsfestivalen kommer till Skärhamn för trettonde året den 5-7 juli, blir det en lokal folkfest som lockar båtentusiaster, familjer, turister och bofasta. Med träbåtsnostalgi och hantverkskraft kring båtarna med dofter från förr. Med musik i den ljumma skymningen, aktiviteter, båtutställning och sjudande bryggliv. En festival mitt i västkustens hjärtplats.

Mer information kommer här på sidan när vi kommer närmare festivalen.

Välkommen till Skärhamn 5-7 juli – med eller utan båt!



Om at bygge blokke

www.Swiftlayout.com

Nye blokke til gamle Spray

Af Simon Bordal Hansen

For en del år siden byggede jeg en ny rig til min gamle kragejolle Spray. Den var født med gaffelrig i 1898 og fik en bermudarig en gang i 1930'erne. Så det var denne gaffelrig fra før 1930, jeg ville genskabe.

En lille del af opgaven var bådens løbende rig – alle hal til mast og sejl, og de blokke, som der blev brugt for. Blokkene kunne jeg have købt, men det gik op for mig, at jeg kunne lave dem selv til en femtedel af prisen. Og det kunne jo være sjovt at prøve.

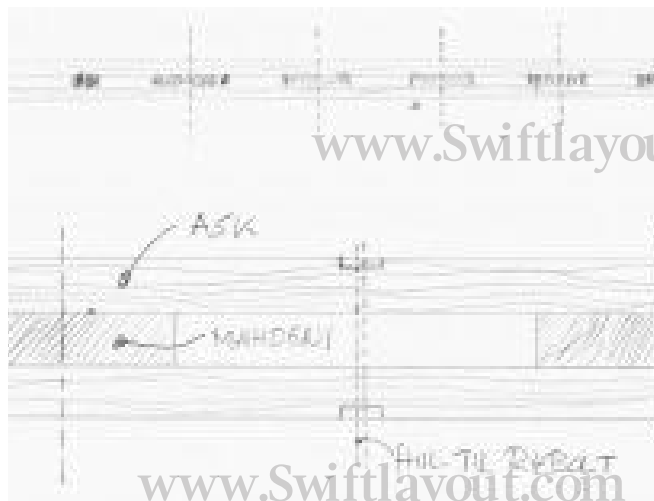
Jeg valgte at bygge blokke, der ikke har et metalbeslag men en strop. Den gjorde jeg af flere grunde. Æstetisk synes jeg en blok med strop er smuk. Men især min plan om blokkenes vedligehold krævede næsten strop. Om vinteren ville jeg nemlig kunne skille blokkene ad, vaske trækroppen og lægge den i linoliebad, hvor den så kunne søbe olie, til det var rigningstid igen om foråret.

Altså nul lak men 6 måneders linoliebad hver vinter.

Det blev så en konstruktion med følgende dele:

En krop – eller et hus – af træ.

En strop af reb.



Blyantsskitse af fremstillingen. Øverst to lange stykker lærk med mahogniklodser mellem. Limet sammen med epoxy. Saves over ved de stiplede linier. Nederst er tættere på.

En skive med en rustfri rigbolt som aksel.

Blokkens krop

Jeg ville lave en håndfuld blokke på en nogenlunde hurtig rationel måde. Samtidig skulle konstruktionen være stærk. Et kig i bræddebunken viste, at jeg både havde nogle brædder af ask og en del mahogni klodser, som kunne bruges. Det blev en kombi af begge træsorter. Hvordan kan de se på den lille blyantsskitse. Først researchede jeg lidt på træblokke hos forhandlerne



Riggen er ved at blive gjort klar. Faldene og blokkene er kommet op, nu kan de monteres på gaffelbommen. Her kan man se blokkenes dimensioner og stropperne.

til den dimension tovværk, jeg ville bruge på Spray. Det var 12mm treslået. Ud fra dimensionerne på blokke beregnet til strop og den rebdimension og med et rustikt præg – jeg byggede jo ikke til en yacht men en klassisk dansk kragejolle – besluttede jeg min bloks ydre dimensioner. Jeg lagde et par mm til hvad jeg så på markedet.

Der skulle gå en rigbolt tværs gennem huset til at holde skiven. Boltten skulle sidde diskret men alligevel nemt kunne afmonteres. Løsningen blev en rigbolt med en ringsplit, forsænket nogle mm ind i blokken på begge sider.

Dette var jeg jo nødt til at få styr på for at kunne beslutte den ende ydre dimension på blokkens hus. Den skulle passe præcist med rigboltten medregnet 4-5 mm forsænkning. Rigboltten skulle også have en diameter der matchede blokkens skive. Og skiven skulle have en diameter, der matchede blokkens bredde. I praksis finder man en passende diameter og så gir blokkens bredde sig selv. Den skal være som skiven. Nu kunne jeg så samle stumper til at bygge huse til blokkene.

To lange stykker ask blev savet og høvlet ned i dimension til at være sider på blokken.

Små klodser mahogni blev tilsvarende tilpasset at



I denne bøtte sover blokkene deres vintersøvn. Den står mørkt, så olien ikke ilter. Og der er låg på. Rigboltene, skiverne og splitterne ligger sammen med tufnolskiverne i en anden æske, også med låg, oven på oliebadet. Så er de til at finde igen.



Blokkens dele – huset, rigboltten med split og skive samt tufnolskiven.

være "midterstykker" i blokkene.

Min ide var så at lægge et af de lange stykker ask på arbejdsbænken, lime klodser af mahogni med passende mellemrum, lime det andet lange stykke ask oven på – og så skære det sammenlimede ud til blokemner. Jeg lagde mahognyen, så årene i træet gik vinkelret på asken.

Jeg limede med West system epoxy (den mest oplagte limtype til en opgave som denne).

Da emnerne var savet ud til helt ens klodser, var det nemt at bore hullet til rigboltten med søjeboremaksinen på præcis samme sted i emnerne. Ved samme lejlighed borede jeg fordybningen til at forsænke rigboltens hoved og i den anden ende rigboltens skive og split. Det brugte jeg et forstnerbor til – dem holder jeg meget af.

Nu skulle emnerne så formgives udvendigt, og det

foregik med mest håndhøvle og slibemaskine. Stroppen som skal bære blokken har brug for nogle fordybninger i blokkens hus, så den ikke glider af. Fordybningerne lavede jeg med en rund træfil. Inden blokken kunne prøvesamles, blev den rensat af indvendig for limrester. Det brugte jeg et stemmejern til, og pudkede efter med ind lille liste med sandpapir omkring. Så var det sjovt at prøvesamle blokkene, få rigbolte, blokskiver og splitter sat i. Og det passede.

Stroppene

Stroppene skal gå rundt om blokken, samles stramt lige uden for blokken og så åbne sig og rumme en kovs. Den nemmeste måde at finde målet på stroppens omkreds er ved at prøve sig frem. Læg tovet omkring blokket, tape tovet sammen 3-4 cm lige uden for blokken og lad det gå rundt og kovsen. Så har du målet. Bliver stroppen lidt for lang, betyder det bare, at der blir et lidt længere stykke mellem blok og kovs. En strop er nem at lave. Her bruger vi traditionelt treslået tovværk. Moderne tovværk kan sikkert bruges



Denne blok fik jeg aldrig gjort færdig. Der er ikke skåret fordybning til stroppen, og den har aldrig været i oliebad. Kun ligget på hylden i værkstedet. En skønne dag...

men så er fremgangsmåden en anden.

Man tager et stykke treslået tov fire gange så langt som din strops omkreds skal være. Split tovet kordeller ad – nu har du tre kordeller, der hver bliver til en strop. De to ender splejес ind i stroppen. Nu kan du så lægge stroppen om blokken og samle den stramt. Sæt mærket på tovet, hvor det skal samles, og så kan du tage blokken ud og begynde at bændsle stroppen. At bændsle er at vikle tjæret garn stramt omkring to stykker tov, der skal holdes fast sammen. Når du har fået bændslet en cm så sæt kovsen i stroppen og fortsæt at bændsle op til kovsen.

Imprægnering og overfladefinish

Nu er du færdig, bortset fra at din bloks hus skal imprægneres med linolie. Det gør det nemmest ved at læggene den i et bad. Brug koldpresset linolie. Lad gerne blokken ligge i olien nogle uger eller måneder. Ved rigningstide tager du den op, tørrer den af, sætter skive og rigbolt i, presser stroppen på, og så kan du hejse kludene. Beholderen med olie stiller du op på hylden igen med låg på, så er den klar til at få blokkene i vinterhi når sæsonen er slut. Din blok står ikke og ligner et lakeret mødet, men får en mat overflade, der bliver lidt mørkere med årene. Ægte patina, no plastics. Prøv at se på de mange dyre lakerede træblokke som er ødelagte, fordi lakken skaller af og blokken ikke er nem at renovere. Det sker aldrig med den blok vi laver.

Overvejelser

Jeg tænkte på, om det var nok at lime. Men sagen er jo, at kræfterne i blokken går fra tovværket i skiven ud via blokkens hus til stroppen og videre til det, den er gjort fast til. Knækker blokken, hænger skiven stadig i stroppen. Epoxylimning på tørt træ med nyslebne flader er meget stærkt. Og vi har ingen skruer eller bolte til at bryde træet fibre. Kun rigbolten. Man kan erstatte stroppen med en metalbøjle. Et simpelt bånd af rustfrit stål som rigbolten også går igennem, og som holdes på plads på blokkens hus ved at fræse et spor der svarer til båndets bredde. Så ligger båndet i udfræsningen og blokkens hus flytter sig ikke i forhold til båndet. Jeg har ikke prøvet at lave denne version, men den burde være ret nem.



YACHT SERVICE

SEJLMAGERI

BÅDOPBEVARING

32 TONS KRAN

DIESEL / BENZIN

**HCC BÅDEVÆRFT
Marstal**

H.C. Christensensvej 2 * 5960 Marstal
www.hccb.dk * info@hccb.dk
 Tlf. +45 62 53 21 27



Øresund på langs

www.Swiftlayout.com

Starten går ud for Tuborg Havn lørdag formiddag, den 10. august 2019.

Afhængig af vejr og vind lægger løbskomiteen en rute op gennem Sundet, eventuelt med Hveen om bagbord og med mål lidt syd for Helsingør.

Efter kapsejladsen mødes alle fartøjer i Helsingør havn til præmieuddeling og fest. Fartøjerne bliver selvfølgelig i havnen om natten, så besætningerne friske og veludhvilede kan sejle tilbage til deres hjemhavne om søndagen (eller senere hvis man har lyst)

Kom forbi når Helsingør havn nedenfor Kronborg, Museet for Søfart og Kulturværftet bliver fyldt med skønne skuder, lakerede master og glade søfolk og kapsejlere efter kapsejladsen.

Sæt kryds i kalenderen allerede nu!

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

Af hensyn til løbsinddeling, bispisning og fest vil der være en tilmeldingsfrist. Følg derfor med i løbet af forsommeren.

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

De bedste hilsner fra Arrangementskomiteen:

Henrik Effersøe, Københavnske Træsejlere,

Joachim Quistorff-Refn, Københavnske Træsejlere

Ny bog: Havnemanøvrer for sejl

-Af Stig Ekblom

Præmie fra sidste års "Øresund på Langs"

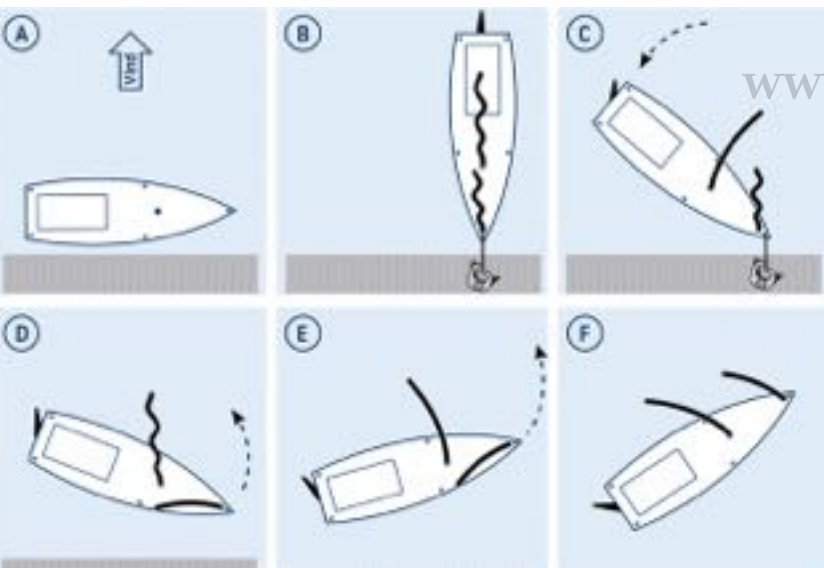
Ved festen efter den herlige sejlsads "Øresund på Langs" 2018 vandt jeg bla. et gavekort til Ryding på Østerbro. Da jeg var inde for at indløse det, faldt jeg over en bog: "Havnemanøvrer for sejl" af Hellerup-sejleren Henrik Jensen, udgivet på Det blå Forlag i 2017. Den havde jeg ikke set før.

Overflødig viden?

Efter at jeg selv har sejlet udelukkende for sejl gennem næsten 50 år, ville jeg ikke ligefrem købe bogen, der koster 175 kr.

Men nysgerrighed drev mig nu alligevel til at bestille bogen gennem bibliotek.dk – og jeg har gennemlæst

Eksempel på en af de mange lærerige illustrationer i bogen



Bogen udstyret så den tåler brug – ikke mindst i de fugtige betingelser i træbåden



det uhyre grundige værk på 136 sider. Jeg kan kun udtrykke bifald over Henrik Jensens initiativ – det har virkelig manglet hidtil.

En gammel dyd at anløbe for sejl

Som "historisk sejler" er jeg så glad for, at de gamle

www.Swiftlayout.com

dyder nu bliver beskrevet i et nyere værk, og jeg tror at mange træsejlere, der i det stille kunne tænke sig at sløjfe motoren i eller på båden, kan få stor fordel af at have denne bog ombord. Den har oven i købet plastikcoatede sider, så den tåler fugt – og har ringryg, så den holder godt.

Hvis motoren sætter ud

Hiv bogen frem og læs et par sider, når du alligevel sidder i båden om aftenen uden fjernsynet – alt vil blive lagret og ligge klar til, hvis du kommer i situationen en dag.

Brug bogen som udgangspunkt til selv at tage hul på at foretage havnemanøvrer for sejl – slå op og se Henrik Jensens forslag til den situation, du er i netop idag. Kort forbindelse mellem teori og praksis giver de bedste resultater.

Det her var jo sådan, man gjorde, da vore både var

unge – bådene kan det, og de har gjort det mange gange, før motorerne tog magten over sejlerne, så de mistede evnerne.

www.Swiftlayout.com

Anbefalelsesværdig læsning og viden!

Held og lykke med læsningen og udøvelsen af den skønne kunst at sejle ud og ind ad havnen for sejl. Du kan gå ind på forlagets hjemmeside <http://detblaaforlag.dk/havnemanoevrer-for-sejl/> og se omtale af bogen og indholdsfortegnelse – og endda eksempler på afsnit.

Andre kilder til viden

For at læse andre anvisninger om havnemanøvrer for sejl kan jeg iøvrigt henvise til min egen hjemmeside på <https://seklblom54.wixsite.com/stig-ekblom/hvordan-gor-man> og Aarhus Sejlkлубs hjemmeside på <http://aarhussejklub.dk/havnemanoevrer-for-sejl/>

Anløb for sejl behøver ikke at ende sådan...



Historien om "Strix"

Og hvordan den kom tilbage til Skovnæs.

-Af Ole Ingvor Olsen

Tommy og jeg

har sejlet sammen siden vi var 14 år gamle i 1964. Vi har ejet et utal af både sammen og hver for sig, men endte dog med at sejle sammen det meste af tiden. Vi har bygget en del både sammen. Det startede med en folkebåd, og så har vi apteret et tomt Grinde-skrog og tegnet og bygget en 40 fods diagonallimet skærgårdskrydser helt fra bunden.

Skærgårdskrydseren, "Duo", var den båd vi havde, da jeg i 2003/04 måtte konstatere at mit knæ var i dårligere forfatning, end jeg brød mig om. Jeg gik og skvattede på helt plane vandrette underlag og var derfor lidt tilbageholdende med at springe rundt på fordækket af "Duo" (der er ikke stakit på sådan en båd).

Madame

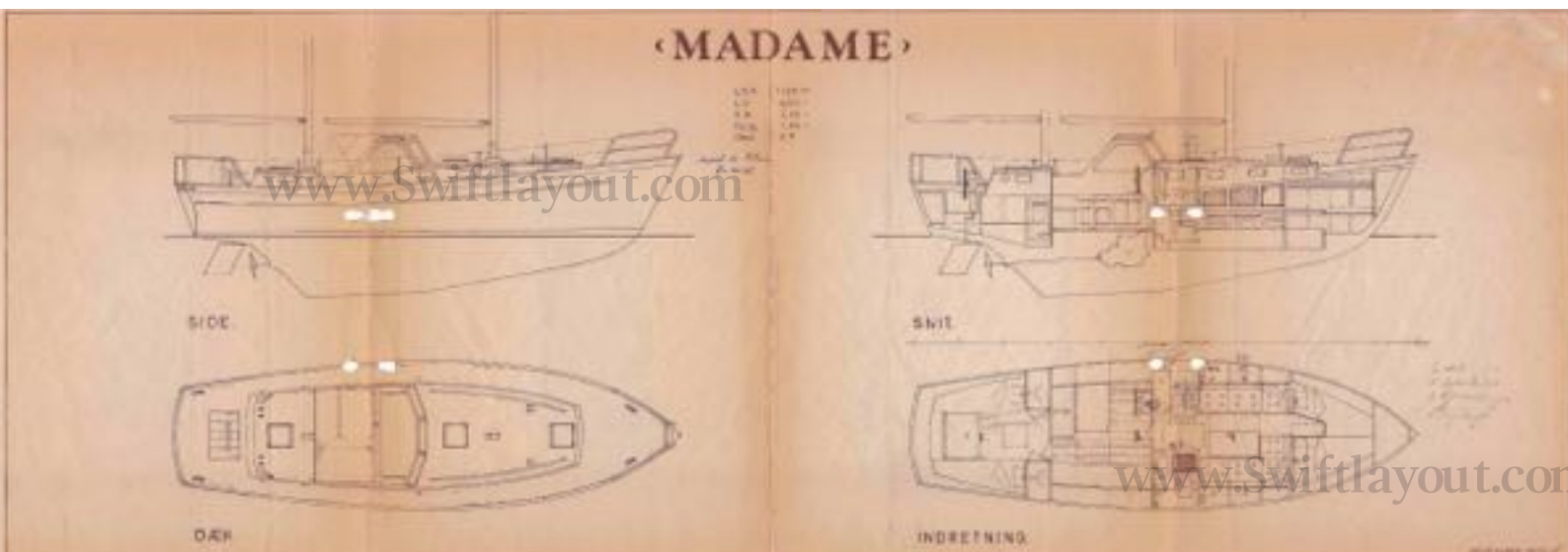
Vi havde flere gange snakket om, at når vi om mange



mange år skulle på pension, så kunne det være fedt med en af de gamle Brandt-Møller motorsejlere, ståhøjde, styrehus, varme, og først og fremmest en velbygget båd. I vinteren 2004/05 fandt jeg så "Madame" sat til salg. Båden havde tilbragt sine første 26 år under samme ejer som bestilte den på bådebyggeriet, men også et par år i Kaløvig.

Jeg viste billederne til Tommy, som var helt vild i varmen, men vi havde jo ikke pengene.

Det endte med at vi tog færgen til Århus og besigtigede båden – den var i ret god stand i alt de væsentlige, men havde dels lidt noget under de to år i det jyske, dels under manglende håndværksmæssig pleje.





Skærgårdskrydseren "Duo"

Jeg fik knæet opereret, og optimismen var stor, så vi lånte pengene, og vi var sikre på, at vi ville sælge "Duo" på 14 dage, når den blev sat til salg. Der gik nu næsten et år, men i februar var vi de lykkelige ejere af en 38 ft. Motorsejler, som vi d. 8. marts sejlede tilbage til Skovnæs, Brandt-Møllers udrustningshavn i Roskilde Fjord. Hjemturen foregik i 27-30 sekundmeter vestlig storm, men alt fungerede som det skulle. Hvad var det så som vi havde købt?

Motorsejleren/ketchen "Strix" ex. "Madame"

Båden er bygget på Brandt-Møller Bådebyggeri i 1977. Konstruktionen er udført af Oscar Brandt-Møller, og er den sidste af i alt 4 næsten ens motorsejlere bygget fra 1964 til '77.

Model og linietegning samt dæksplante og snit er håndtegnet af Oscar Brandt-Møller.

En tegning som denne plus en uddannelse som bådebygger var det man behøvede for at bygge en båd dengang. -Og en helve.... masse lækkert træ.

Meget spild ved bådbygning

Oscar fortalte mig engang, at man var meget økonomisk, hvis 40 % af det træ, man tog fat i, endte i båden. Oscar

Opklædningen er færdig

var ikke særligt økonomisk ved bygningen af Strix. Der er skåret utroligt meget træ fra for kun at få kernetræ, og det meste er spejlskåret på de synlige flader. Som det fremgår af tegningen, har Strix et gevaldigt spring, hvilket er kendetegnende for alle Oscars både fra den tid.

"Kalulu" og "Shangrila"

Inspirationen kom nok fra "Kalulu", en Reimers konstruktion som blev bygget til Ing. Varming i 1963-'64. Denne båd ejes nu af Oscars søn Per. I forhold til den første motorsejler er der kun ændret på



Spanterejning

rorkonstruktionen, idet den første havde skeg foran rorfinnen. Strix har balanceror.

Den 3. båd "Shangrila" fra 1970 er to fod kortere end de øvrige. Der er simpelthen taget to tommer ud mellem hvert spant. Desuden er apteringen ændret, men hovedanslaget er det samme.

Grundkonstruktionen er blykøl på ca. 3,2 tons, som er støbt på værftet i en asbestforet træform, trækøl, agterstævn, bjørn og bundstokke er udført i Iroko eller Afrosia. Stævnen er udført i lamineret eg.

Cascofen krystaliserede og den laminerede stævn delaminerede.

Her er et af de mulige problemer, idet limkvaliteten i 1960-1980 var af mindre holdbar kvalitet, end vi tror at nutidens lime har. Der blev anvendt "Cascofen" en fenolharpiks lim, som har vist sig at blive meget hård og nærmest glasagtig. Dette betyder at moderate kollisioner kan medføre delaminering. Limen er absolut vandfast, men altså hård som glas.

Strix's stævn var i 2007 gået op i limningerne, og hele stævnen blev udskiftet i vinteren 2007-'08. Den nye stævn er limet med West System epoxy.

Spanterne er i eg og også limet med Cascofen, men her er ikke konstateret nogen tegn på svigt eller lignende. Mellem hvert spant er der ilagt et svøb, også i eg. Køl og stævne samt spanter og svøb er rejst på kølen, inden



klædningsarbejdet blev påbegyndt.

De 4 nederste bord er massive mahogniplanker. Herefter er bundstokke isat med bronzeskruer og 1" rustfri kølbolte. I spinning er klædning og stævne/køl forenet med 3M Marine-bedding, der dengang blev blandet af to komponenter, en base og en hærder.

Resten af klædningen er lavet af to lag 15 mm mahogniplanker der er forskudt $\frac{1}{2}$ bordbredde i forhold til hinanden. De to lag er skruet til spant og svøb med bronzeskruer. Lagene er indbyrdes limet sammen med 3M marine-bedding. Hele klædningen er proppet udvendigt,

Bordene er i "hele længder", dvs. der er ingen samlinger i hele bådens længde.

Båden fremstår lakeret på hele fribordet, og har antageligt været oplakeret med traditionel olielak, men er nu lakeret med epoxylak, der kun kræver omlakering med 3-5 års mellemrum.

I bund med bundmalingen

Da vi købte båden i 2007, brændte vi al bundmalingen af den. Der var 30 års gammel maling på. Det kostede to gange med gasflammen. Det viste sig at bunden oprindeligt har været strøget med blymønje. Dette lag var næsten intakt, bortset fra enkelte steder på dødtræ og ved hælen. Den fik en tynd, tynd gang tjæreepoxy, og 4 lag ufortyndet. Bunden står som "et lys" i dag. Bjælkevægeren er et tømmerstykke, 12 m lang, og 45 mm tyk, 180 mm høj, og igen skruet til alle spant med 3" bronzeskruer. Proppet naturligvis.

En gedigen konstruktion

Dæksbjælkerne er skåret af massiv eg, 40 x 75 mm på midten for de gennemgående og 35 x 45 mm for stikbjælker. Bjælkerne er tappet i bjælkevægeren og kravellen med svalehaletappe med bryst.

16mm krydsfinér som underlag for 16 mm bankokteak på dækket.

Ruftagsbjælkerne er lamineret i eg, og 33 x 55 mm. Efter opklædningen er hele skroget "væltet ind" i C-Tox imprægnering, og derefter lakeret mange gange. Hvor mange lag ved jeg ikke!

Dækket og ruftaget består af en 16 mm krydsfiner, der er hvidmalet på undersiden. Finéren er limet til skrog og bjælker med 3M Marine bedding. Ovenpå dette er lagt 16 mm Bangkok teak med en fals til gummi i alle stavene. Stavene er limet med 3M marine bedding og (desværre) sømmet til bjælkerne. Desværre fordi årenes slid på teaken gør at sømhovederne nu ses som små sorte pletter i dækket, der hvor det har været skrubbet mest. Der er nu stadig mindst 13 mm tilbage, så no need to worry.

Store flader af Bangkok-teak

Rufsiderne, karme o.l. er 30 mm massiv Bangkok teak, og i hele længder! Tænk på, hvilken planke der skal til, mindst 80 cm bred og 9 m lang, bredden for at der kan skæres tilstrækkelig krumning for dækkets spring og for rufsides "hældning", og så uden knaster!

Alle skot og de fleste apteringsplader er lavet af krydsfiner, der efter udskæring er kantlimet og fineret med teak, selvfølgelig for at holde prisen nede, men det fungerer perfekt. Mindre dele som låger, skuffeforstykker køjefronter o.l. er af massiv teak.

Hele apteringen er lakeret 5-6 gange fra ny, og jeg har efterlakeret det meste endnu to gange. Skroget er lakeret helt ned i kølsvinet, og er næsten flottere her end udvendigt, hvor lys og småknubs og 34 års slid kan erkendes.

Solid motorkraft

Maskinen er en Ford Mermaid, en Ford industrimotor der er blevet "mariniseret" og forsynet med et Borg-Warner gear.

Motoren vejer ca. 560 kg uden gearet og har et slagvolumen på 4.25 L, og kan presses op på 2200 omdrejninger. Vi går nu sjældent over 1400-1500, hvilket giver en fart på 7 knob. Motoren har i dag gået ca. 4000 timer, hvilket svarer til en bil der har kørt ca.

80.000 km. Der er motorolie på, jo jo, 16 L tager et motorolieskift inkl. filtre m.m., men uden gearkassen og dieselpumpen, som begge har deres egen oliesump. Dieselforbruget ligger på 3,5-4 0 L/time som snit over f. eks en sommertur, men kortere ture tager lidt mere fra. Propelleren var oprindeligt fast trebladet, men den tidligere ejer har erstattet denne med en "Max-Prop" – et system der kan stille sig sejlrret når maskinen ikke bruges. Dette forbedrede sejlegenskaberne betydeligt. Vi har fået udskiftet generatoren. Den oprindelige ydede beskedne 12A, men den nye giver 95A.

Batterikapaciteten er 300Ah til forbrug og 105Ah til start.

Nye installationer

El-installationen er totalt omgjort af os. Den oprindelige var voldsomt underdimensioneret, og ikke egnet til en moderne brug af en ferie- og fritidsbåd. Det eneste der er tilbage fra dengang, er to fine lamper i hovedkahytten.

Ligeledes er diesel- og vandinstallationen totalt udskiftet, idet begge disse bestod af en blanding af gamle kobberør og grønne "haveslanger" med utallige spændebånd. Vi har 250 l diesel og 270 l vand om bord med fulde tanke.

Vi har en varmtvandsbeholder med 20 l vand, men denne kan kun opvarmes med landstrøm, idet motorens marinisering er udført således at der ikke er tilslutningsmulighed for motorkølevandet kan opvarme vandet. Vi har en brusemulighed på agterdækket, dels til alm. bad, og dels til afskylning efter svømmeture.

Bovpropeller og oliefyr

Vi har installeret en bovpropeller, da jeg ofte sejler alene. Desuden er der installeret et Vebasto oliefyr til forøgelse af komforten for gamle mænd og deres fruer.

Riggen er af aluminium. De fleste tror at den må være tilkommet efter bygningen, men den er original, fra L-Kayser i Göteborg. Sejlene var oprindeligt Freytag sejl, men nu i 2011 opgav vi storsejlet og mesanen, som udsejlede. Genuaen "døde" i 2007. Men over 30 år er

vel alt hvad man kan forlange. Vi fik nye sejl i 2012. Alle rigbeslag er rustfri, forarbejdet af "Nuller", en værktøjsmager der var ansat til det samme på værftet. Efterfølgende har Tommy udført en lang række supplerende rustfri beslag i samme "design", og lige så lækkert udført.

Moderne navigation

Oprindeligt var båden udstyret med et "Seefarer" ekkolod og en selvstyremekanisme med wiretræk af fabrikat "Robertson". Begge dele er skrottet før vi købte båden.

Vi har installeret kortplotter, ekkolod, log og autopilot (hydraulisk), alle af fabrikat "Simrad".

Autopiloten har fjernbetjening, så vi i tilfælde af dårligt vejr kan styre båden fra cockpittet. Ellers er styrepladsen agter ved det originale, som jeg fandt i vinteren 2016, og som nu efter afslibning og 8 gange lak, nu er monteret.

Båden er meget let at styre, men på halv vind er den lidt luvgerrig, hvis ikke mesanen hales lidt hårdt.

Styringen er meget præcis – udført med et styretøj fra en "Bedford" lastvogn, der går direkte på rorakslen.

Et komfortabelt kompromis



Strix har fremragende søgenskaber, men sejler lidt ligesom en fiskekutter, hvilket indebærer at den ruller en del hvis der er høj sø. Det ville have været bedre med lidt større dybgang og lidt højere mast, men skulle der flyttes noget mere vand, når man sejler for motor. Båden er fuldstændigt tæt (hvis man altså husker at komme fedt i stævnrørets pækdåse).

Indvendigt har vi ændret lidt i apteringen, herunder et helt nyt pantry, som inkluderer ny ovn, 3 blus med gas og nyt køleskab. Hertil diverse skuffer og skabe. Toilettet er nu "mekaniseret", dvs. elektrisk og med holding tank. Hynderne er udskiftet, og den indvendige belysning er udskiftet/renoveret og suppleret.

En grim lærestreg

I vinteren 2014/15 blev al lak skrabet af fribordet, og det hele pudshøvlet, slebet og fik 3 gange ren epoxy. Samtidigt blev den gamle stødliste i teak udskiftet med en stødliste af mahogny med rustfri skinne. Til slut fik det hele 3 gange polyuhretanlak. MEN her er en grim lærestreg til mig. Epoxy udskiller lidt fedtet voksagtigt lag på overfladen under hærdningen, og det fortsætter det med, indtil det er hærdet færdigt. Vi påførte med forkert interval, og der resulterede i et resultat, der i den rigtige belysning ser mindre godt ud. Alt dette er nærmere beskrevet i KT nr. 133.

Ene mand på en stor båd

Desværre har jeg nu mistet min bedste ven, idet Tommy døde i marts 2016. Jeg står således alene tilbage med et

"Strix" er klædt op med hele bordlængder!

Ny frist for Danmarks Museum for Lystsejlad

Ved redaktøren

Timeglasset for DMFL's lejemaal på Frederikssøen i Svendborg var igen tæt på at rinde ud.

Den del af øen, som den gamle værftshal står på, har igennem de sidste fire år huset et eksperimentarium af af aktiviteter, som her fik et frirum til at vise deres eksistensberettigelse. På trods af en utrolig flot og publikumsvenlig udstilling, på trods af gratis entré, aktivt værksted, flot beliggenhed, DMFL's sejlede både på "Sejlskibsbroen" på den anden side af havnebassinet i Søndre Havn, hvor man kan se over til museets flotte facade med en fullsize "halvmodel" af en drage, og på trods af omkring 40 frivilliges arbejdskraft er det ikke lykket at få entréindtægterne til at finansiere driften. Hvad dette skyldes kan der kun gisnes om, og det er der også mange, der gør.

Museets etablering på Frederikssøen

Da museet for godt tre år siden flyttede fra Valdemars Slot, var det med den nyansatte skibsbygger og civiløkonom, Martin Stockholm ved roret. Martin forlod en stilling som eventmager i Fredericia kommune for at lede etableringen og driften af "det nye" museum på Frederikssøen. Der blev investeret en million kroner i projektet, og det var intentionen, at entréindtægter skulle skaffe midlerne til Martins løn. I 2018 havde museet det største besøgstal nogensinde. Der var fri entré med frivillig egenbetaling og det betød at 12.500 gæster besøgte museet fra april til udgangen af året hvor der var sat en tæller op (se DMFL's årsskrift). Men på trods af det, har hverken den fri entré med egenbetaling eller entréindtægterne i 2016 og 2017 kunne generere indtægter nok til drift, så fondsbestyrelsen måtte droppe at have en aflønnet leder tilbage i 2017. Siden har de daglige gøremål på museet

www.Swiftlayout.com

været fordelt på flere hænder.

Baggårdsteater på museets plads.

Bystyret har vedtaget at lade Baggårdsteateret bygge på Frederikssø, og da lejemalet for DMFL nu skulle revurderes, og besøgstallet set over en årrække var vigende, mente man, at den gamle værftshal, der har huset museet, siden det flyttede fra Valdemar Slot, skulle rives ned, og pladsen gives til Baggårdsteateret. Men de gode tal fra 2018 fik vendt stemningen og timeglasset, og museet har fået et år mere på pladsen. Lejeaftalen er nu videreført til udgangen af 2020. Der arbejdes i skrivende stund på at finde en anden mulighed for Baggårdsteateret på Frederikssøen. På den måde kan man håbe, at museets placering er fredet, og at fondsbestyrelsen sammen med støtteforeningen kan finde på initiativer, der kan få publikumstilstrømning til

Der arbejdes videre, både på museets sejlede flåde og de udstillede klenodier. Her er det museets Knarr, der bliver skrabet i bund.



at vise museets berettigelse over for kommunen, som administrerer området.

Laden på Valdemars Slot tømt for både

Da museet etablerede den nye udstilling på Frederikssøen, fik man lov til at beholde det gamle værksted i østladen på Valdemar Slot. Den aftale er nu udløbet, og bådene, der stod oplagret på slottet er nu flyttet til en hal i den gamle vin- og spritfabrik på Rødeledsvej i Svendborg. Museet måtte ved flytningen sortere i lageret og sige farvel til 5 kølbåde, en sejljolle, en stor motorbåd, et par robåde og nogle slæbejoller fra depotet på slottet.

Frivillige stadig i arbejdstøjet.

De mange frivillige på tirsdagsholdet arbejder fortrøstningsfuldt videre, og fondebestyrelsen arbejder på at finde en løsning, så museet ikke ender med at lukke. "Vi



*Ovenfor: Udstillingen bliver passet af de mange frivillige.
Tv.: Søløven er igen på vej i vandet, i kraft af samme arbejdsstyrkes indsats!*



er for få lystsejls-entusiaster til at museet i sin nuværende form kan generere indtægter til drift. Der skal udvikling til, en længere aftale om lejemål, velvillighed fra fonde og så kræver det som minimum, kommunal opbakning", udtaler Martin til Klassisk Træbåd.

Martin Stockholm har givet red. flg. oplysninger:

Driftsrelaterede opgaver: Martin

Effekter: Fini

Udstilling og omvisninger: Carl-Ove

Arkiv: Carl-Ove

Koordinering på arbejdsdækket: Niels og Boye

Museet har forhalet til nyt depot.

Af Martin Stockholm

Bådene flyttet til nyt lager

Museets båddepot på Valdemars Slot har holdt flyttedag. Slottet havde behov for at kunne disponere over den store maskinhal som husede depotet. Museet har været heldige at få plads til bådene hos Alti Erhvervspark (det tidligere Svendborg Vinkompagni). Med hjælp fra gode kræfter i støtteforeningen fik vi tilbudt plads på yderst favorable vilkår. Nu står bådene i en lukket hal med betongulv, hvilket gør det en del nemmere for os at rokke rundt med fartøjerne. Vi mangler stadig at flytte et par fartøjer fra slottet og til sommer flytter vi depotet fra Jacobsens Plads.

Oprydning i beholdningen

Museet benyttede flytningen til at gennemgå fartøjssamlingen. Omkring 20 af de i alt ca. 120 fartøjer,



er skrevet ud af listen. De fleste fartøjer er overdraget til folk der vil passe dem, andre afleveres tilbage og nogen var så dårlige at de ikke kunne reddes. Mindste fartøj var et surfbræt og største var en motorbåd. Museets fartøjer fortæller tilsammen sejlsportens og lystsejladens historie.

Tak til mange

Henning Lerche, Bang-Co og Schou Bådtransport hjalp med en masse kørsler og Riggerne hjalp med transport af master. Tak til Alti Erhvervspark, vognmændene, riggerne, alle frivillige fra museet, støtteforeningen, Travaljelauguet og Hjortø, som hjalp til.

Sejlerhilsener

Danmarks Museum for Lystsejlad

I den nye hal hos Alti Erhvervspark blev der plads til alle de bevaringsværdige både, som ikke er udstillet, eller som sejler.



Pålsundet overlever i små bitar.

Ved redaktøren

Pålsundets skæbne er stadig uvis

I Klassisk Træbåd nr 135 skrev vi om den stockholmske perle, Pålsundets kranke skæbne som kulturfænomen omkring de gamle træbåde, der efter en ombygning kun vil blive plads til i den ene side af løbet. For at friske hukommelsen op, er det planen, at kysten på sydsiden af kanalen skal sikres og udbygges, så der ikke vil blive plads til de lange motorbåde, i hvert fald ikke på begge sider af løbet/kanalen/sundet.

Politisk varm kartoffel

Men den megen modstand og ståhej er blevet en del af et længere trafikpolitisk drama, som man kan følge på Stockholmske medier og på sidelinjen på facebookside, Rädda Pålsundet. Udbygningen er altså foreløbig blevet udskudt til tidligst efterår 2020. Sidste nyt i sagen er, at

der er lagt en meget trafikeret busrute ad den vej. Der gisnes meget om motiverne bag den indsats, når baggrunden for at ombygge brinken var, at den ikke var holdbar over for den tunge trafik...

Kæmpe fest i august

Den foreløbige "redning" gav en glædelig ro omkring bådklubernes dag i det træbådsrige Stockholm. "Båtklubbarnas dag 25 Augusti 2018" er altid den sidste lørdag i august (hvor så meget andet sker), og denne dag afvikles et væld af arrangementer på vandet i Stockholm. 8-10 bådklubber deltog i 2018, og også Heleneborgs Bådklub deltog med et arrangement ved Långholmen.

Fotos: Clary Eriksson Bergström



PÅ KRYDS OG TVÆRS MED TRÆBÅDSPASNING

	UDGLATNING	NYT LAG	TONE	1		NED I VANDET	BEREDT	TO ENS	KÆLER	JOB	GRAD (forkortet)	TO ENS	AFTALE		SKIFTEHOLD	DRIK
TOTAL-HOBBY 50																
KLÆBER					MAD MORGEN- MAD				2					SÅR 2		
KAPSEJLADSMÅL		4	3 RETNING					TONE DYR			SVENSK UD	ALLIANCE				
RENLIGE						1			TIDSRUM HAST							
S 30 D 17			TID FART- MONSTER				IKKE MEGET TIDSRUM					VAND- OMRÅDE TO ENS				BABY- UDSTYR
INSEKT		M A L			VISSE PIGE					3	PLUS OPREJST			JOLLE HANDLE		
JENS OTTO ...	KORT IND- FØRING							PIGE		HUNGRIS LILLE ENHED			RILLE BRED			
NIV!				TEKST- ANNONCE								SENGE- LEJE UNIVER- SITET		5		
SY		O B S		PIGE RYGTE					MEGET LAVT VAND GL. MILITÆR ENHED							
RAGER					REAU- MUR	PIGE		BEDRA- GER KONSO- NANT								
TO ENS			4								TIDS- BEGREB			100		

Gorm

- 1 Mulighed for datering af træ
- 2 Yachtkonstruktør von Lindholms fornavn
- 3 Molich Yawl MAC 1
- 4 Ulvehyleri

Fra og med nr. 125 bliver navnene på indsenderne samlet i en pulje med ét lod pr. rigtig løsning. pr. nummer. I forbindelse med generalforsamlingen bliver der trukket lod blandt der rigtige svar om en præmie, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.

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

Deltag i lodtrækningen om en præmie

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 15. august 2019.

Husk navn og adresse



1 2 3 4

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



www.Swiftlayout.com

EPIFANES
Yacht Coatings



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

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

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

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

Giver en ubeskrivelig hård og spejlagtig bølge overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer til SS440 dørte fugningsse, til i sort, hvid og grå.



Limning

TDS serie af monterings- og spandepotter, for fastest limning af teak og andre træer.



Flangering

TDS kan cleanser til effektivt sprøjte vridt vedgondstov. Gælder ikke dæk og andre omkring ligende overflader.



Vaskning

Specielt udviklet TDS vasker til nem fjernelse af fugnings- og spandepotter af lignende fugning.

WEST SYSTEM
BRAND

Professionel epoxy til bådfolk!



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt

Luft, Land & Vand.

Kontakt: HF Industri & Marine, Gullerbovej 6, 5700 Svendborg. Tlf: 63201313. www.hfmarine.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
Pris: kr. 53000,-

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),
cockpitkaleche, 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

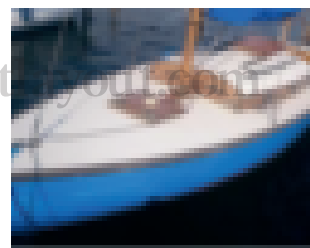
Sælges af helbredsgrunde efter over 25 års eje.
Bygget i Sverige på Åhus Båtværk, ca 1958.

Dæk og ruftag beklædt med glasfiber. Masten står på en egeklods på dækket. Det giver ekstra plads under dækket.

Udstyr: 3 stel sejl og 2 marinebatterier med smart oplader.
Garmin GPS. Automatisk lænsepumpe. Fendere fortøjninger og tovværk.

VHF-radio Furuno/Radio Ocean
RO4800 og Mercury Sailpower
5 HK med langt ben med
ekstern tank og løftebeslag kan
tilkøbes.

Mogens Dybæk Christensen
6167 2173
mogensdy@gmail.com



26m Berg klasse spidsgatter fra 1937

Kalmar fyr på eg og ask

2 køjer

Diverse sejl og udstyr

Marstal motor, 7 hk.

Nye kølbolte

Bly køl

Glasfiber på ruf og dæk

Pris kr. 35.000

Henvendelse Michael:

spidsgatter@hotmail.com



Fejø drivkvase, Laxen, 1914

29 fod, 4 sovepladser. Hvid, klinkbygget, gaffelrigget,
mahognikahyt, stormast 10m, mesanmast 6m, brune
sejl. Længde 8,95m, bredde 3,5m.

Er ombygget med kahyt 1977-1980. Der er lagt
glasfiber på af bådbygger for ca. 5 år siden – der er ikke
konstateret råd. Ligger på land, indendørs. Hus
medfølger.

Pris 50.000. Kontakt: met.petersen@gmail.com



Hempel får SØIK til at hjælpe
med oprydning af korruption.

-eller

Hempel dømt for korruption
for 100 millioner.



www.Swiftlayout.com

Ja, overskriften kan jo betyde meget for læserens forudfattethed, og dermed for læsningen af brødteksten.

Alt efter hvilket tidsskrift man læste denne sælsomme nyhed i, vil man have fået vidt forskellige opfattelser af, hvad der er sket.

I den første overskrifts vinkling (begge er redaktionenes formulering) vil man kunne forstå, at et lederskifte har medført en oprydning i koncernen, og at aftaler om returkommission er gået efter i sømmene. Til det arbejde har man bedt afdelingen for Særlig Økonomisk og International Kriminalitet (SØIK) om hjælp til efterforskningen. Hempel har uforbeholdent accepteret bøden på kr. 197.500.000,-, selvom dette beløb er tre gange så stort som korruptionens omfang.

Under den anden overskrift vil stå, at Hempel bevidst, systematisk og med overlæg og vel vidende af en lang række medarbejdere højt som lavt har bestukket private og offentlige aktører med gaver, penge og alle mulige tænkelige midler til at vælge netop Hempels produkter, og at korruptionen er foregået gennem mange år, ikke bare i lande, hvor man kan forvente den slags i Fjernøsten, men også her hjemme i Europa, især i "pæne retskafne" Tyskland. Til sidst i artiklen vil så fremgå, at det dog "kun" var 95 mill.

Her på redaktionen vælger vi ikke at vælge side! Hempel har jo både sponsoreret maling og givet fondsmidler til vores lukningstruede museum på Frederiksborg.

www.Swiftlayout.com