



Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 141 vinter 2019/20

Træbåde, højt humør
og masser af pionérånd

Vi besøger Hal 16 i Helsingør



Nr. 141, vinter 2019/20

Udgivet af Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer
Udkommer 4 gange om året.

Redaktion og annoncer

Simon Bordal Hansen, fungerende redaktør (opgaven er ledig).
formanden@defaele.dk
Tlf. 22981674

Tryk

Step, Svendborg

Annoncepriser

Lille annonce er gratis for medlemmer.
Halvside 1.200,-
Bådannonce 400 tegn + foto 500 kroner.
Projektskibe med salgspris under 5.000,- kr er gratis.

Rabat for medlemmer ved gentagelse 50%, gælder ikke forhandlerannoncer.

Hjemmeside

www.defaele.dk
Annonce på hjemmeside gratis i 6 måneder, når der annonceres i bladet.

Facebook

Besøg vores meget aktive side på Facebook.

Artikler og fotos

Vi vil meget gerne modtage stof, stort eller småt. Kontakt os før du sender noget.

Bestyrelsen og kontakt

Simon Bordal Hansen
Formand
Bygaden 72
4305 Orø
Tlf: 2298 1674
formand@defaele.dk

Ole Olsen
Næstformand
Egelundsvej 4
3630 Jægerspris
2087 2400
strixole@outlook.dk

Bendix Sandfoss Laxvig
Stubberupvej 44
4880 Nysted
6060 1297
laxvig@hotmail.com

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

Kim Hansen

Dorthe Christensen
Kasserer, sekretariat
Phillip de Langes Alle 7A
1435 København K
2010 7141
dorthe.erik@hotmail.dk

Peter Hansen
Suppleant

Medlemskab
Mail/ring sekretariat

Lokale initiativer

Ø-Havet, Sydfyn

Carl Mangor
Tlf: 5058 1055
c.mangor@gmail.com

Kjøbenhavnske Træsejlere

Henrik Effersøe
Tlf: 4088 1900
traesejlere@gmail.com
www.traesejlere.dk

Fjordsejlerne - Isefjord

Simon Bordal Hansen
Tlf. 2298 1674
post@simonhansen.dk

Frederikshavn Træskibslaug

Birger Bredkær Pedersen
Tlf: 9843 0731
birger-bp@webspeed.dk

Træskibsforeningen i Århus

Torben Moeslund Andersen
Tlf: 2087 7936
torben@thorsvej9.dk
www.skibslaug.dk

Nordvestjysk Fjordkultur, Struer

Asger Brodersen
Tlf: 6160 1479
asger.bordersen@skolekom.dk

Hal 16, Helsingør

Facebook: Hal 16 maritimt værksted i Helsingør
www.mfs.dk/hal16/

Korrekturlæser og redaktør...

Også dette nummer af bladet er lavet af en midlertidig redaktør og en helt fraværende korrekturlæser...

indhold

Kulturarven til tælling	4 - 5
Hal 16, reportage	6 - 14
7 halve, modelbyggerne	15 - 20
Laminerede stævne og spant	21 - 25
Svendborg Classic Regatta, SCR	26 - 29
SCR, årets båd Hansa Jollen	30 - 31
60 år med træbåde, en fortælling	32 - 39
DFÆL generalforsamling	41
Nyt fra DFÆL	40 - 43

SPRAY, fotograferet på kapsejlsret hos sejlklubben Frem i 1919. I dag hører SPRAY hjemme i Holbæk træskibshavn.



Kulturarven er til tælling

Af Simon Bordal Hansen, formand for DFÆL

Vi har brug for at styrke den folkelige bevidsthed om, at Danmark har en fantastisk kulturarv af ældre lystbåde. Det er lykkedes for vennerne i TS i forhold til de gamle erhvervsfartøjer, og nu skal vi gøre en indsats for lystbådene.

Hånden på hjertet, så har vi brug for at være mere præcise, når vi fortæller om de ældre danske lystfartøjer. De blev



Kulturarv. En af de store danske konstruktører, Aage Utzon.

registreret systematisk i 1937 og til dels igen i 1962. Men siden har vi ikke haft en landsdækkende kortlægning, og den vil vi gerne gennemføre nu. Det er kun muligt, hvis der er bred opbakning til opgaven fra DFÆL's medlemmer og andre entusiaster.

Kortlægning i 2020

Derfor foreslår DFÆL's bestyrelse, at vi gennemfører en kortlægning af de ældre danske lystfartøjer i en tælling fra foråret til efteråret 2020.

Tællingen kommer til at bygge på den samme systematik, som vi kender fra registreringen i 1937, og den vi kender fra DFÆL's eget register.

Det er altså ikke nok blot at konstatere, at der ligger 9 ældre lystbåde i en given havn - skal kortlægningen give mening, er der brug for flere fakta. Ikke en minutløs registrering, som et museum ville gøre det, men nok data til, at vi kan identificere fartøjet.

En arbejdsgruppe under DFÆL's bestyrelse er ved at arbejde med disse kriterier. Vi deler dem nok i tre grupper:

- Fakta, der fortæller basis
- Fakta, der er nyttige også at kende
- Fakta, der gør billedet komplet

Hvordan skal kortlægningen organiseres

På DFÆL's generalforsamling i marts regner bestyrelsen med at kunne præsentere en køreplan for kortlægningen. Det er også generalforsamlingen, der skal beslutte kortlægningen.

Her vil der også være et konkret forslag til, hvordan vi organiserer arbejdet. Det skal være effektivt og nemt. Givet er, at der vil være brug for tovholdere, der sørger for, at en den lokale havn eller flere kortlægges. Men det skal ikke være

en videnskab at udfylde kortlægningens skemaer, og det skal være nemt at rapportere det lokale resultat.

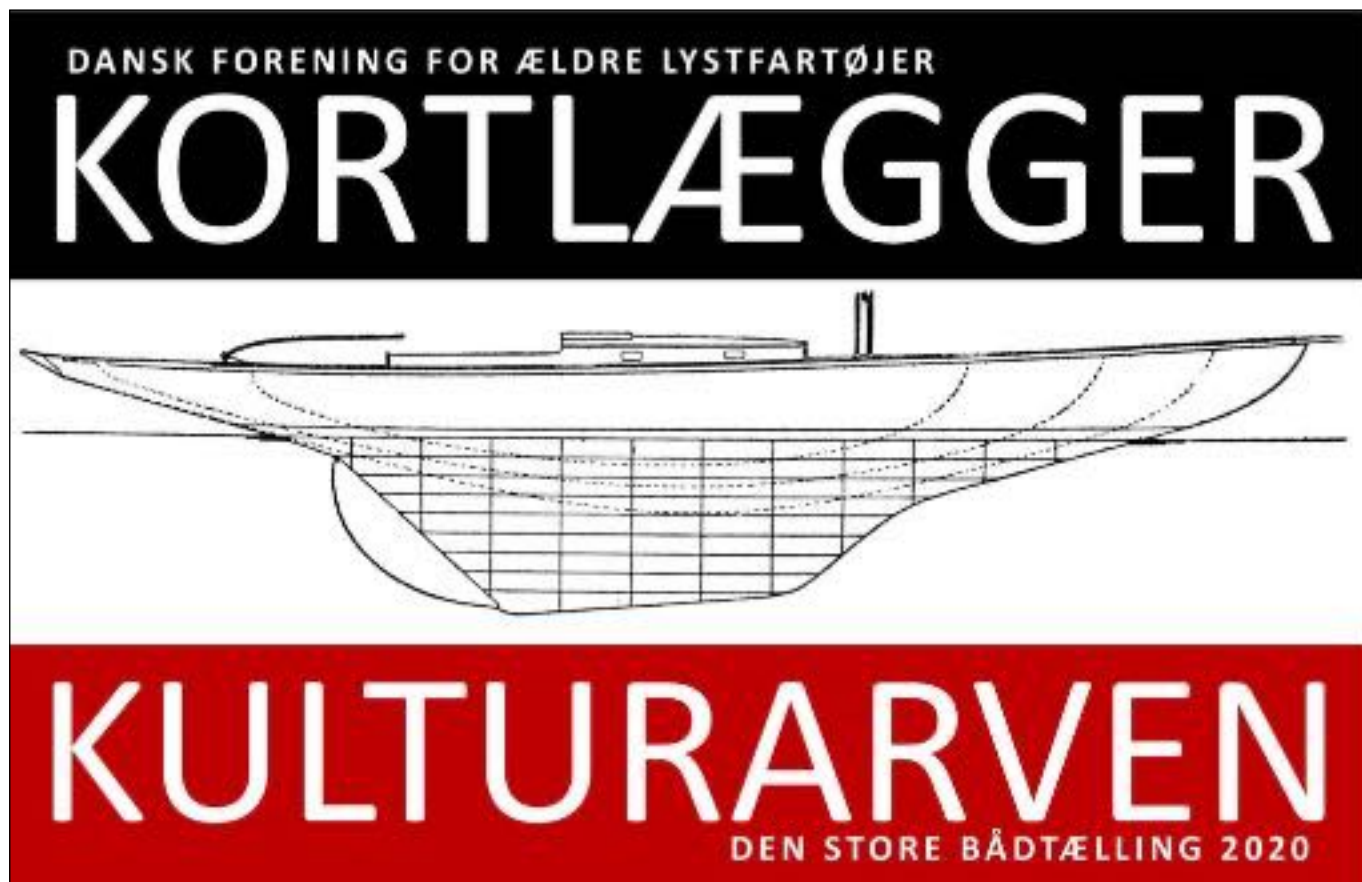
Hænger sammen med Yachtloggen

At forene DFÆL's register med data fra den store registrering af lystbåde i 1937, det var faktisk kerneopgaven for projekt Yachtloggen, det store digitale opslagsværk for ældre danske lystfartøjer.

Derfor vil data fra vores 2020-kortlægning kunne spille meget fint ind i et stort, fælles register på Yachtloggen. Ganske vist er teknikken ikke helt nået så langt på Yachtloggen, men det er vi i gang med at få rettet til.

På den måde kan 2020-kortlægningen give os et helt unikt indblik i, hvordan vores kulturarv har det. Vi kan glæde os over alle de fartøjer, der stadig er spræl levende, og vi kan være håbefulde for de mange nødlidende men dog stadig eksisterende. Og vi vil med sorg kunne konstatere, hvordan dele af arven er gået til gennem årene.

Sammen kan det give os et utrolig godt afsæt for at sætte kulturarven på dagsordenen. Fartøjerne hører hjemme på niveau med alt det bedste i dansk arkitektur og design, såvel det folkelige som det for kendere.





Tekst og billeder: Simon Bortal Hansen

Mon ikke mange af landets træsejlere har hørt noget om en "Hal 16"? Gennem de sidste to år er et stærkt lokalt miljø omkring klassiske træbåde nemlig vokset frem i den gamle værftshal med nummeret 16 smukt placeret som nabo til Kronborg og museet for søfart i Helsingør. Og det er ikke sket i stilhed - folkene i Hal 16 har slået på den helt store tromme for at blive hørt. Det er været en symfoni for træbåde, spillet på ikke mindst de sociale medier. Så her i redaktionen blev vi nysgerrige og satte kursen mod Helsingør for at se nærmere på Hal 16.

Duften af gammelt skibsværft

Lidt mærkeligt at gå ind ad den store port til værftet, her hvor jernlågen i sin tid blev sænket langsomt, når det var tid til at få mødt ind, og de sidste hjelmklædte lige akkurat nåede at rulle ind under porten, før den lukkede. Jeg har selv været der en gang i begyndelsen af 1970'erne, synes stadig at lidt af lugten fra svejsernes glødetråde og det tunge stål hænger i luften. Et par unge går forbi ude på vejen, og de aner ikke, hvad dette sted en gang var. En gang værft, nu bibliotek, museum, kulturhus, streetfood og værksteder.

Men her dufter nu ret beset mere af træ end stål. Og mændene i de blå kedeldragter er ved at flytte et par træbåde, ikke et fragtskib eller kommandobroen til en tanker.

"Velkommen til", råber Henrik Effersøe henne fra flytteholdet, han er travlt beskæftiget med at få rykket den store og ret tunge kutter nogle meter frem. Pladsen er allerede trang i hallen, der er træbåde så langt øjer rækker. Og dér står såmænd hele tre Hansen-spidsgattere samlet i et hjørne, nemme at kende på den karakteristiske cirkelrunde stævn. Den ene af dem er Henriks øjesten, 38eren BelAmi.

Et laug med John Hakmann som ankermand udfører en total renovering af den unikke 45 kvm. Utzon spidsgatter fra 1927. Bemærk stævnen, det var før Utzon begyndte at designe stævnene med en halvrund profil.



Henrik Effersøe og Nicolai Juel Vædele

Henrik og Nicolai tror på træbådene

Vi besøger Hal 16 i Helsingør



”Nicolai kommer om lidt, der dukkede lige nogle folk op fra en eller anden fond, som er interesseret i at støtte os”, siger Henrik og kan ikke skjule et svært tilfreds smil. Vi er vist kommet til træbådsfolkets drømmeland med masser af ressourcer og visioner. Kan det virkelig passe?

For de historiske interessante fartøjer

I sidste nummer af Klassisk Træbåd besøgte vi bådfolket i Nordvestjysk Fjordkultur i Struer. Her er der også rift om pladserne indendørs, lige som i Helsingør. Men i Helsingør er det ikke de fællesejede både der fylder, sådan som det er

i Struer. Konceptet er et andet. Hal 16 tilbyder plads til traditionelle træbåde, der har behov for et konkret renoveringsarbejde. Så kan ejeren stå godt her med båden, mens der arbejdes. Forudsætningen er bare, at båden er historisk interessant. Og på den måde vil en pæn del af de aktive hele tiden blive skiftet ud.

”Nye fartøjer med renoveringsbehov trænger sig på, og der er allerede flere ansøgere, end vi har plads til”, fortæller Nicolai Juel Vædele, der er daglig leder af stedet. For at komme i betragtning, skal man derfor skrive en be-

grundet ansøgning, og så vælger Hal 16's fartøjsudvalg de heldige pladsvindere i bunken af ansøgere. Risikerer den årlige udskiftning at blive en udfordring for Hal 16 på lidt længere sigt?

Et miljø med lokal forankring og kontinuitet

"Vi er meget opmærksomme på, at vi er med til at skabe et aktivt og levende havnemiljø", siger Nicolai. "Med tiden vil der jo komme flere fastliggere her i havnen, træbåds miljøet vil vokse. Det betyder jo også, at en stadig større gruppe vil være med her, også selv om deres båd står på land et andet sted her på havnen end inde i vores renoveringshal."

I forgrunden springeren HETO, længst bag til højre BEL AMI og foran den GLORY, alle tre MSJ Hansen konstruktioner, og så skimter man stævnen af den svenske konstruktør Jac. Iversens Skrakungen, Østersøkrydser 1940.

Og der er flere gode grunde til at være med. Det er nemlig lykkedes Hal 16 at stable et meget veludstyret værksted på benene. Her er alt hvad hjertet kan begære af tykkelseshøvle, afrettere, båndsave og så videre. Oplagt at bruge for den, der har gang i et bådprojekt.

Blik for at udstille og dele kulturarven

Denne vinter er tre af fartøjerne MSJ Hansen spidsgattere. Ikke helt tilfældigt samlet i et hjørne at hallen, så man kan stille sig midt imellem dem, og se på MSJ Hansen design 360 grader rundt. At udstille optager nemlig Nicolai, der også er museumsinspektør på Værftsmuseet blot et hammerkast fra Hal 16.

"I mine øjne er det virkelig en spændende bådhistorisk begivenhed, at man kan komme her og nærstudere hele tre karakteristiske Hansen spidsgattere. Og det er jo en vigtig





Store BEL AMI øverst og lille GLORY til højre. Alligevel som snydt ud af næsen på hinanden. Henrik Effersøe mener, MSJ Hansen brugte linjerne fra BEL AMI, da han tegnede GLORY.

del af vores formidling af kulturarven, ikke kun at vi selv skal nyde den, men at vi faktisk får den delt med alle andre. Så kom og kig", siger Nicolai.

Kommunikationen spiller i det hele taget en central rolle hos projektfolkene i Helsingør. Ikke bare med hinanden, men nok så meget ud i verden. Hvad der ret beset er en gammel hal med 16 træbåde, træder gennem kommunikationen i karakter som et afgørende bidrag til Helsingørs maritime selvforståelse og kulturarv. Ingen lejligheder til PR går hallens næse forbi. Under kulturnatten var der naturligvis åbent hus, og med malerisk belysning og fin livemusik fik Hal 16 vist, hvordan stedet er en del af byens kulturliv.



Kend en MSJ Hansen

Henrik Effersøe ejer den ene af de tre spidsgattere, der lige nu står til parade i Hal 16, nemlig 38'eren Bel Ami. Skipperens entusiasme for spidsgatterne er ikke til at tage fejl af. Den er Henrik jo kendt for, også uden for landets grænser. Blandt tyske træsejlere omtales han som den danske spidsgatter-professor. Så vi beder Henrik om at udpege noget af det særlige ved Hansens spidsgatter design. Fartøjerne kan

vi se, men den store MSJ Hansen ved vi forbløffende lidt om. End ikke et ordentligt fotografi af mesteren er til at få fat i.

Stævn, overbygning og agterskib

"Kig på stævnen", siger Henrik, og trækker ganske beskrivende hånden i en halvcirkel langs stævnen. Vi står på en platform nogle meter over hallens gulv og nyder udsigten.

GLORY, MSJ Hansen, bygget 1937



Springeren HETO, MSJ Hansen, bygget år 1949



Bagefter går vi fra fartøj til fartøj. Tre forstævne og ja, de er ganske tydeligt tænkt af samme konstruktør. Også selv om de tre fartøjer vi sammenligner, på mange måder er forskellige. Henriks store 38'er, den slanke og mere underløbne springer Heto, og den lille Glory, der også var MSJ Hansens egen båd. Trods disse indlysende forskelligheder, er det nemt at se nogle af de særlige Hansen kendetegn.

Forstævnen, næsten et kvart cirkelslag. Agterskibets smukke, flade bredde, og så Hansens princip om at rufkarmene skal gå hele vejen hen forbi masten og afsluttes med et lille dækshus. Vel at mærke som én sammenhængende planke i en meget elegant linje.

”Det var noget der fik bådebyggerne sat på arbejde, at finde en flot og egnet planke”, siger Henrik og peger på springeren Heto, der ejes af Kim Hyldig.

Så nu ved vi altså, at vi nemt kan udpege en Hansen spids-

gatter, vi kigger på den runde stævn, den lange overbygning med den smukke linje, og som prikken over i'et det elegante og dog trivelige agterskib. Den lange overbygning med det lille dækshus er ifølge faglitteraturen især karakteristisk for MSJ Hansens senere fartøjer.

Meget mere end en hal til træbåde

Foreningen Hal 16 er mere end en gammel værftshal til træbåde. Stedet rummer også et vel udstyret værksted, og i nogle af de gamle kontorer højere oppe i bygningen er der indrettet et syværksted, hvor man kan få hjælp til at reparere sejl og andet sybart.

”For mig handler det om at være med til at knytte træbåds- miljøerne i Danmark bedre sammen”, siger Nicolai. Han er selv et godt eksempel på en sejler, der både er til skærgårdskrydsere og tunge gamle erhvervsfartøjer. Det er kulturarven, det handler om, glæden ved at sejle et stykke historie og mærke elementerne.

HETO med den lange sammenhængende overbygning.



Sammen med Henrik Effersøe tog han derfor initiativ til kapsejladsen Øresund på Langs, hvor DFÆL fartøjer dyster side om side med TS-både fra København til Kronborg. Såvel sejladsen som den dejlige fest bagefter, hvor træsejlerne mødes, er en vigtig del af Øresund på Langs.

Visionerne mangler ikke, for Nicolai er overbevist om, at Hal 16 kun er begyndelsen til et nyt maritimt eventyr i Helsingør. Værftet bliver ramme om maritime håndværk og uddannelser, museer og levende kulturarv, hvis det står til Nicolai. Højt på ønskelisten står at få bådebyggeruddannelsen tilbage til Helsingør og naturligvis som en del af det kulturhistoriske miljø ved havnen.

Kulturnat i Hal 16, foto: Hal 16



Hal 16, Helsingør

Fakta

Det formelle navn er:

Brugerforeningen for Maritimt Værksted HAL 16

Formand: Nicolai Juel Vædele.

Medlemmer: Ejere af traditionelt byggede træskibe, historisk værdifulde fartøjer og træjoller kan optages som medlemmer.

Der er p.t. omkring 80 betalende medlemmer.

Kig ind: Kig ind en onsdag, hvor hallen altid er åben fra formiddag til sidst på eftermiddagen.

Facebook: Søg efter Hal 16

Nettet: <https://mfs.dk/hal16/>





Hal 16, Helsingør Klubbåden LET, 1888



LET er virkelig et særsyn i de danske lystbådes historie. Den er nemlig den første danske skolebåd overhovedet, bygget 1888 og aktiv som skolebåd i sejlklubben KAS fra maj 1891. LET er formentlig også den ældste bevarede danske lystbåd.

Det var Henrik Effersøe der fik øje på båden og overbeviste KAS om, at den fortjente en bedre skæbne. På samme måde som KAS har sikret renoveringen af 6-meteren OuiOui.

Kom og kig

Nu er arbejdet med at restaurere den smukke, gamle klubbåd så i gang. Den repræsenterer et vigtigt kapitel i historien om dansk lystsejls barn-dom.

Henrik Effersøe viser gerne båden frem og fortæller om såvel dens historie som arbejdet med den. Kontakt Hal 16 for nærmere aftale.

Vi har bragt en lang og grundig artikel om LET i Klassisk Træbåd nr. 127, som du kan finde på DFÆL's hjemmeside.



7 halve

Når mørket falder på, samles 7 granvoksne mænd i Rudkøbing og bygger halvmodeller. Det har de gjort i 26 år.

Carl Mangor har besøgt dem, og havde sit kamera med.



Stor koncentration ved små borde.

Tekst og foto: Carl Mangor

"Det er i hvert fald det 26. år vi har taget hul på – og sikkert også lidt mere" tilføjer Finn Birger efter en tænkepause. "I 1993 blev det omtalt i Rudkøbing Sejlklubs blad, og der havde vi været i gang i nogen tid"

Her, en tirsdag efterårsaften hvor mørket har sænket sig over det sydfynske øhav, er der lys og højt til loftet på Ørstedsskolen i Rudkøbing. I det kombinerede billedkunst- og sløjdlokale har 7 granvoksne mænd slået sig ned ved høvlebænke i børnehøjde; sat sammen fire og fire så de i alt udgør fire kvadrater. Der er brede skuldre og store armbevægelser, så det er heldigt, de kan nøjes med at bruge hver

anden bænke. De små bænke er ellers i sig selv rigeligt store til den aktivitet, det handler om: modellering af lystbåde i størrelsesforholdet 1:15 - eller deromkring - og så er det endda kun den ene halvdel af fartøjet, der skal udføres. Riggens bliver der slet ikke tænkt på. Det er klassisk maritimt håndværk, det drejer sig om: halvmodeller.

Oprindeligt var halvmodellen en visualisering i 3D for skibsbygmesteren. Justeringer og forbedringer af skrogformer blev gjort både begribelige og anvendelige, når de kunne beskues på en model. Ud over den praktiske anvendelse ved byggeriet, tjente modellen samtidig til anskuelse for den eller de redere, der stod overfor at skulle investere i nybygningen.

Sejlsæson hele året

I begyndelsen af 1990'erne fandt en flok sejlervenner og medlemmer af Rudkøbing Sejlklub på at udvide sejlsæsonen med et vinterhalvår med det formål at bygge halvmodeller – og dyrke hinandens selskab, også mens solen stod lavt.

Først holdt de til på en efterskole i udkanten af Rudkøbing. Senere i sløjdløkalet på den kommunale skole, og da den lukkede og slukkede, flyttede de med til nye omgivelser på "Ørstedsskolen" ligeledes i Rudkøbing.

Succesen har været til at føle på: holdet blev så stort, at det måtte deles i to. Aktiviteten er så institutionaliseret i kommunen, at et år, hvor klubben af vanfare havde glemt fremsende ansøgningen om at benytte sløjdsalen, var Fritidsforvaltningen så venlig at kontakte Rudkøbing Sejlklub for at høre, om ikke der skulle snittes denne vinter?

Kølen på en Nimbus er ved at finde sin form.





Modelbyggerens bedding.

Inkarnerede sejlere

De fartøjer, der er på bedding på Ørstedsskolen, har ikke meget til fælles med fortidens halvmodeller. Her er ikke tale om nogen praktisk funktion. Det er ren æstetik, det handler om: bådens linjer og håndværket bag modellens frembringelse. Alle mændene ved de små høvlebænke er sejlere, og de har naturligvis alle lavet en model af egen båd. Poul Tom har lavet to af sin Thurø 33: en i skala 1:15, der hænger derhjemme, og så en i 1:40 der hænger ombord. "Men det blev arbejdet nu ikke mindre af," griner han.

Det er overvejende klassiske linjer, der arbejdes med rundt omkring bænkene: Hans Emil er ved at overfladebehandle en model af Runa, der nu sejler på Øresund efter mange år i Svendborg. For at fastholde en blank overflade, er den behandlet med celluloselak. Adskillige gange, så der dannes et lag, der siden hen kan poleres op ved at slibe med ståluld.

Aftenens projekt er så at forsyne den med vandlinje.

Johan er ved at klargøre ruf og cockpitarm på en IOD, hvor selve skroget stort set er færdigt. I den mere moderne afdeling er Christian ved at være på plads med linjerne til sin Nimbus 26: "Jeg troede, det ville være lettere at arbejde med en båd bygget på knækspant; men der tog jeg fejl!" kommer det med et smil.

Hvor svært kan det være?

"I virkeligheden er det utroligt enkelt," fortæller Poul Tom, der har været med alle årene. "Og der er ikke krav til en stor værktøjskasse. Man kommer langt med en bughøvls og en rasp.

"

Har man først fundet en linjetegning til den båd, man ønsker en model af, må man beslutte sig for hvilken størrelse, den skal udføres i. Med en skala på 1:15 vil det betyde, at

en Drage f.eks. vil få en længde på ca. 60 cm. På tegningen måles afstanden mellem de vandrette linjer på tegningen, hvor båden er set fra siden, vandlinjeplanet. For en lystbåd i skala 1:15 vil det som regel være en tykkelse omkring en halv tomme – og her er omhyggelighed på sin plads: En lille afvigelse i tykkelsen, både til den ene og den anden side, kan forvrænge modellen til ukendelighed,

Herefter høvles materialet ned på den ønskede tykkelse, og i en længde der er summen af samtlige vandlinjelag fra for til agter. Her er der god brug for Ørstedsskolens tykkelses-høvler. Når den passende længde træ er i den rette tykkelse, skal man igen have fat i tegningen; denne gang set fra oven. Med en blyant overføres alle vandlinjelag fra dæk til køl én for én ned på det høvlede materiale, der derefter saves ud. I Rudkøbing er de så heldige, at skolen har en båndsav; men

en stiksav eller sågar en løvsav vil ofte være tilstrækkeligt. Herefter limes alle lagene sammen – det kan være mellem 10 og 15 stykker afhængigt af bådtype – og så har man noget, der, set fra siden, ligner et skrog med hjemhavn i Lego-land. Dermed er der gjort klar til den egentlige formgivning, hvor der med bughøvler og rasp laves en glidende overgang mellem de mange lag.

For at kunne holde modellen fast under forarbejdningen skrues en plade krydsfiner fast på dens bagside. Herpå er der skruet en lille klods, der gør det muligt at holde fastgøre modellen i en skruestik. Det er modelbyggerens bedding.

Plads til det sociale

Kravene til plads og behovet for værktøj er så begrænsede, at man uden problemer kunne udføre arbejdet derhjemme.

Ruf og cockpit på en IOD.



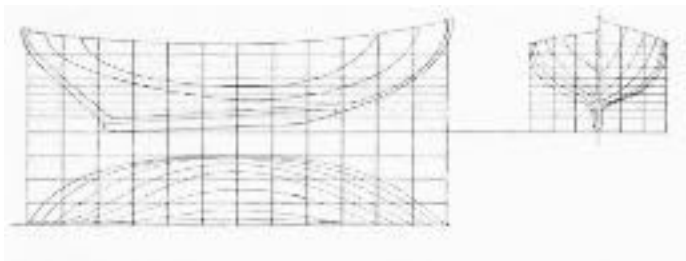
Men her kommer det sociale aspekt ind i billedet.

Når efteråret trænger sig på, og bådene skal til at på land, bliver det tid for modelbyggerne, nærmere bestemt i uge 41, hvor de samles - "bare for at se hvem, der er i live" - og når skolevæsenet har overstået den obligatoriske efterårsferie og igen åbner for lokalerne, er de klar. Tirsdag efter tirsdag. Rundt om bordet sidder der samlet set flere hundrede års sejlererfaring, der luftes, mens der saves, høvles, slibes og lakeres. Juletiden giver naturligvis anledning til en frokost, og når bådene hen på foråret igen skal i vandet, bliver sæsonen da også evalueret henover et spisebord i mere private omgivelser.

De olympiske bådtyper

Hvor mange modeller det er blevet til gennem årene, er der ingen der tør skyde på; men det drejer sig om en hel del. Jørgen er i gang med en Knarr, hvilket sikkert glæder de aktive Knarrsejlere på holdet. Ellers er der flere gamle OL-både omkring høvlebænkene denne aften. Lars arbejder i fyrretræ med Starbåden, der som konstruktion har mere end 100 år på bagen. Poul Tom synes, han manglede en Drage på væggen derhjemme, så han er med let hånd ved at fjerne de sidste overflødige spåner, fra det der engang bare var nogle skiver mahognitræ, der var limet sammen.

Bjarne Aas, 6mR, foto: Hans Emil Petersen.



Aage Utzon, Helsingørjolle.

En tredje tidligere OL-båd, Finnjollen, har Finn Birger taget under behandling. Den har egentlig været færdig en gang, men han vil gerne markere vandlinjen. Modellen har derfor fået en tur gennem saven lige midt i vandlinjen, og savsporet er nu ved at blive erstattet af et stykke lyst næsten hvidt stykke finér, der lige præcis markerer jollens vandlinje, når stumperne samles igen.

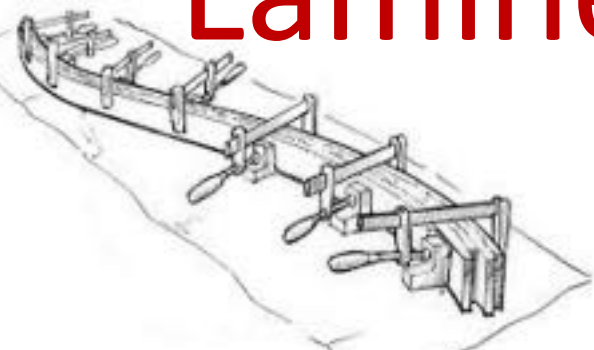
Hen ad kl. 9 er der rundkreds. Der ryddes op, støves af og fejes omkring bordene. Værktøjet sættes tilbage og er klar til morgendagens skoleklasser. Modeller og materialer lægges tilbage i de medbragte æsker og poser. Folkene samles og runder af i fællesskab omkring én af de små bænke. Efteråret er først lige begyndt. Vinteren er lang endnu; men der er nu alligevel en svag duft af en aften på vandet.

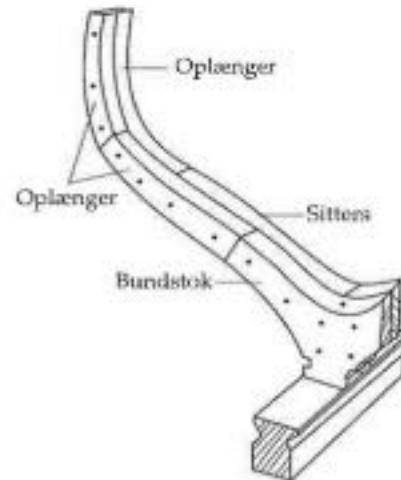




Skriventens egen båd, Strix, da den blev bygget i 1977. Laminerede spanter og herimellem dampbøjede svøb.

Laminerede stævn og spanter





Herover t.v. princippet for fremstilling af lamineret spant, og t.h. et kæmpespant udført på et norsk værft. (Hansen & Arentsen). Til sammenligning et spant af groet tømmer med lasker over alle samlinger.

Af Ole Olsen

Vi er jo en del sejlere der har laminerede konstruktioner i vores både. Det kunne være interessant at se lidt nærmere på disse dele.

De laminerede konstruktioner kom – i al væsentlighed – til Danmark i 1960'erne, men der er enkelte tidligere tilfælde. Før lamineringen satte ind var alle spant skåret af krumvokset tømmer – oftest eg, men f. eks i England anvendtes "Rock-Elm jævnlgt, og vi har jo en del engelsk byggede både herhjemme. I de øvrige nordiske lande har man ikke sjældent anvendt fyr eller gran.

Selv L. Francis Herreshoff (1890 – 1972) nævner i beskrivelsen af en af sine mest berømte både – "Ticonderoga", en 110 fods skonnert fra 1936, at de forreste spanter kan udføres dampbøjet eller lamineret af 6 lag eg. Her blev lamellerne blot nittet sammen uden lim.

Mangel på krumvokset træ

Lamineringen blev aktuel af flere grunde: Dels var ønsket om nye lystbåde meget stort, og mængden af egnet krumvokset træ begrænset, dels var der ønske om konstruktioner med så meget "svaj" i at det var yderligere vanskeligt at finde groet tømmer, og endelig var ønsket om at spare på vægten også en betydelig faktor. Sidst men ikke mindst var det nu muligt at få en stærk, holdbar og vandfast lim

Det er let at se at det traditionelle groede spant er betydeligt tungere end et tilsvarende lamineret spant vil være. Dels er styrken af lamineret træ typisk 25 % større end groet – (opgjort pr rumfangsenhed) hvilket medfører at dimensionen kan være mindre, dels slipper man for de laske-stykker, som reelt gør spantet dobbelt.

Ved udførelsen af et lamineret spant, kræver det selvfølgelig at spantet kan optegnes nøjagtigt, og i målestok 1:1, på et plan. Dette plan var oftest gulvet i værkstedet, hvor et

antal tynde krydsfinerplader blev lagt ud, og spant-tabellens mål overført til planet meget minutiøst. Afvigelser på mere end et par millimeter er /kan blive kritiske. En god linietegning, en spids passer, en hel del rutine sammen med meget omhyggelig målsætning kan også gøre det.

De første limtyper

Limen i 1960'erne var væsentligst en type der hedder fenol-recorcinol lim. Der var flere forskellige fabrikater på markedet, men Casco's "Cascofen 1701" og Cascosinol 1750 var meget anvendt. Limen blev blandet af to komponenter og var en sej, klistret masse, som "løb" som bare pokker når den blev påført en lodret flade. Limen krævede meget tætte fuger mellem lamellerne (ikke spaltefyldende), men var ka-non stærk. Desværre blev man meget sort på fingrene hvis man fik stadset på sig, - og det gjorde man!

Limtypen kendes let på en meget mørk – sort eller mørk rød limfuge.

En anden meget anvendt lim – også fra Casco Nobel – hed "Cascorit 1201 og også 1250. Limene er hhv. uden og med fyldstoffer. Begge limene har vist sig at være mindre vandfaste end ønskeligt, men var meget nemme at bruge, og gav ikke de mørke limfuger, så der er nok en del både der sejler med laminerede konstruktioner limet med denne lim.

Jeg ved at der blev limet mange master med Cascorit-lime pga. den lyse limfuge, og på en fint lakeret mast er problemet nok til at overse, men hvis f. eks bunden af en limet mast står i en "spand vand", så er det kritisk.

En meget grundig norsk undersøgelse fra "Norsk Treteknisk

Det kræver en del skruetvinger at laminere en stævn.





Laminering med epoxylim.

Institut” har undersøgt lime fra 1960 – 1995, og konkluderer at fenol-recorcinol lime er velegnede til udendørs anvendelse uden yderligere beskyttelse, medens Urea-lime som f.eks. Cascorit typerne, kun bør anvendes indendørs. Lim af syrehærdende type, som Cascofen 1701 har meget varierende – ustabile- testresultater.

Epoxylimen lod vente på sig

Set i bakspejlet kan det godt undre hvorfor epoxylimene ikke var slået igennem. Selvfølgelig var de fulde af organiske opløsningsmidler, men det var Cascofen sikkert også. Epoxyen – eller nogle af epoxyprodukterne i alt fald - havde den store fordel at limfugen var en anelse mere elastisk eller ”tilgivende”.

Jeg har talt med en dansk bådebygger, som i 1940’erne var med til at bygge motortorpedobåde på den amerikanske

vestkyst. De blev bygget i 4 lag ”Yellow Pine”, limet med epoxy. De brugte ikke laminerede spanter fordi det var knækspantbåde de byggede, men de limede med epoxy. Lamellerne blev holdt sammen med søm som eneste pressekraft.

Nogle af disse både sejler stadig !

Nå – men vores stævne og spant blev ikke limet i epoxy, og det har vist sig at netop Cascosinol-limen bliver glashård med tiden. Dette er ikke noget problem hvis båden er fuldstændig stiv, men hvilken træbåd er det ?

Vandfastheden er sublim, men hvis der er meget spænding i træet, og især, hvis der har været for tyk limfuge, så ser vi nogle laminerede spanter der går ”fra hinanden” i dag. Dette er naturligvis særligt udtalt nede mellem bundstokkene, og i både hvor der lejlighedsvis har stået bundvand i længere tid.

Hvordan reparere limede spanter?

Mest interessant for ejere af gamle både med limede spant er vel hvordan vi reparerer dem.

Indledningsvis må der sandsynligvis fjernes lidt/noget af apteringen som kører o.l.

Hvis et spant skal udskiftes i hele længden, er det almindeligst nemmest at starte med at fjerne skruerne gennem klædningen. Dernæst vrides/brækkes det skadede spant ud. Lyder ret nemt, men kan være meget bøvllet.

Fra nu af behøver du handsker!

To lameller – lidt tyndere end de oprindelige – fordi dit presstryk er meget mindre end hvad store skruetvinger kan – tilpasses i længden. Mod klædningen limes med 3M Marinebedding 5200 evt. 5200 FC, der hælder lidt hurtigere, ellers limes med epoxy mellem de nye lameller.

De to lameller lægges på plads og skrues sammen med alm. træskrue – altså dem med ”skaft”, så træet presses sammen. Skruerafstand må afpasses det aktuelle spant, men ikke over 10 cm. Når limen er hærdet, kan skrues skrueerne ud, men det er ikke absolut nødvendigt. Herefter to yderligere lameller i epoxy, som skrues fast som de første. Fortsæt sådan indtil spantet er genopbygget. Den yderste lamel skrues gennem en ekstra lamel, men uden lim – måske med et stykke mad-folie imellem, så den ikke hænger fast. Husk hver gang at tørre lim af udenfor spantet – det er noget nemmere end hvis limen er hærdet.

Skrueerne i klædningen genmonteres og proppes som de eksisterende, men du må nok være forberedt på at gå en prop større op, for at få en skarp hulkant, og dermed pæne propper.

Yderkanten af spantet rundes eller affases som de gamle spant, slibes og gives 4 -5 gange god lak eller hvad båden nu er behandlet med indvendigt.

Er der tale om mange spanter, så lav hvert andet spant ad gangen – sådan har du stadig styr på klædningen.

Er problemet kun f. eks den nederste ½ meter, så er princippet det samme, men du skærer det gamle spant over med en kort finersav i ”trapper”, hvor hver af de gamle lameller er et trappetrin. Laske længden bør være ca. 8-10 cm ved normale spant og lamel dimensioner.



Bogen om at bevare båden

Udgivet af DFÆL Forlag. Kan købes som e-bog hos Saxo.dk. Søg på forfatterens navn. Pris 75,-



Svendborg Classic Regatta

Tekst og de fleste fotos: Jørgen Heidemann

Siden det store sommerstævne juli 2003 – det stævne, som ikke bare var et DFÆL-sommertræf, men også vort 25-års jubilæum, årets Classic Week, Juniorbådens 75-årsjubilæum og Svendborgs 750 års byjubilæum – har der på lokalt plan hvert år i dagene op til anden weekend i august været afholdt "Svendborg Classic Regatta" for træbåde af alle nationaliteter.

Gennem årene med noget svingende deltagerantal, dog aldrig med noget, der kunne sammenlignes med de ca 200 både, som vi var ved Classic Week 2003.

Arrangørerne – Danmarks Museum for Lystsejls, 4 lokale sejlklubber samt DFÆL – mobiliserer hvert år et betydeligt antal frivillige, der hver for sig bidrager til at afvikle stævnet.

Det har de senere år været en lille smule "med ryggen imod muren" i den forstand, at der – ligesom desværre også for anden fritidssejls – har været vigende tilgang. Imod ca 50 deltagende både tilmeldt for 10 år siden, er det nu omkring 30.

Og der er i den mellemliggende år sket en ændring i sammensætningen af deltagerbådene, idet der har været en betydelig tilvækst af små og middelstore 1-typebåde, mens spidsgattere samt middelstore og store/hurtige både – bl.a.



udenlandske – desværre har været i stærk tilbagegang, hvilket er lidt ærgerligt, for det gav større bredde og spektakulære oplevelser, når der f. eks. også optrådte forskellige havkrydsere, en 55 m² skærgårdskrydser eller større "meterbåde" (6, 7, 8, 10 og 12 m R-både).

Således var der i år hele 4 juniorbåde (dem så vi dårligt nok tidligere, bortset fra jubilæumstævnet 2003), 8 Knarr'er og ikke mindre end 14 folkebåde, mens der i spidsgatterløbet kun var 2 spidsgattere (af træ) + 1 Sagitta 30, som jo har nære rødder i Utzon's Lene-spidsgattere.

Når stævnet – trods alt – fortsat har kunne mønstre et rimeligt antal deltagere og give en god oplevelse, skyldes det dels stævneledelsens bestræbelser for et inkludere såvel glasfiberbyggede eksemplarer af klassiske træbåde som både af kategorier, som vi i DFÆL ikke optager i fartøjsregisteret, men som er blevet til i den tidligste fase af glasfiberæraen (konstrueret senest 1970) og som historisk hører med til fortællingen om lystbådenes udvikling. Og dels kan



man - for så vidt angår det store antal folkebåde samt enkelte tyske træbåde de senere år - takke vor tyske sejleren på billedet her over, Michael Müller (folkebåd F D 554 "Havfruen"), for ihærdig, engageret agitation på sin hjem-

egn. Medtagelsen af "moderne klassikere" er i år sket på den måde, at alle både sejler de samme sejlads og alle på NNL-mål, men kun en træbåd kan vinde Sophus Weberpokalen, mens der er en anden anerkendelse til den hurtigste "moderne klassiker".

Tidligere år har der været forskellige andre måder at have disse med: de har som "Bent Aarre Cup" sejlet på op-ned

baner et andet sted på Lunkebugten, hvor "ægte klassikere" har sejlet trekantbaner. Nogle år har der været inviteret specifikke typer med som "Tema-både" (f. eks Molich 10-meter, eller Bianca 27) andre år har de været mere bredt inviteret.

Knarr start i let luft. Foto Anders Lund.



Mens vi i de fleste af de foregående år har haft liggeplads, stævnfortøjet op imod "Jessens Mole", hvilket gav et rigtigt flot view af en lang række træmaster, men lidt besværlig passage mellem stævn og kaj på grund af stor højdeforskel, har stævnet de sidste år været henvist til en – set fra landsiden – mere tilbagetrukket placering i bassinet mellem det flydende havnekontor og "Bølgen", for de flestes vedkommende langskibs fortøjet i flere lag udenpå hinanden og med lidt mere bekvem passage mellem båd og bro.

De selskabelige dele af arrangementet, som sædvanligvis er foregået i Maritimt Center, var i år henvist til et telt nær det sted, bådene lå i havn. Men vender tilbage næste år til denne bygning, som stilmæssigt passer fint til vort formål.

Jeg har i år desværre ikke andet fotomæssigt at byde på fra sejladserne end Knarr-starten (fot.: Anders Lund) og titelfotoet, der er fra første dags distancesejlads fra baneområdet ind gennem sundet, set ved et hjørne af Taasinge nær Troense. Men hvis man lige betragter et udsnit af det, ser man, hvordan man blandt folkebådene på læns optimerer under-vandsskroget ved at ballastere med gaster i stævnen, så rumpen letter ikke noget kønt syn, men det virker !

Sejladserne blev i år mindsket noget på førstedagen på grund af flov vind. Af de 2 banesejladser nåedes kun den første og distancesejladsen blev afkortet 1,4 SM. På andendagens sejladser manglede der til gengæld ikke luft. "Jeres udsendte", der gastede med i Knarren "Thilde Thor", havde ikke besvær med – efter første banesejlad – at motivere skipper Carl-Ove til hjemsejlad, da der var lovet yderligere tiltagende vind. Og det var vi ikke ene om.



Tidligere års motorbådsarrangement var der ikke deltagere til, og turregatta blev heller ikke gennemført Bent Aarre Cuppen, som tildeles hurtigste glasfiberbåd, blev vundet af Svend Hansen med Nordisk Folkebåd F DEN 994 "JensSigne".

Vinder af distancesejladsen blev Nordisk Folkebåd, F DEN 1048 "Maria", med Lars Bræstrup som skipper. Årets Båd - kåret ved afstemning blandt deltagerne - blev Henning Lerches "Pinguin", en flot Hansa-jolle fra 1954, tegnet af Henry Rasmussen i 1947. Se mere om Hansajollen på næste side.

Sophus Weber Pokalen, som tildeles hurtigste træbåd, blev vundet af Hans Emil Petersen med Knarr O D 7 "Sept" fra 1957.

De detaljerede resultater ses på www.classicregatta.dk/182-resultater-2018.html



Svendborg Classic Regatta

Årets Båd

Hansa-jollen Pinguin, årets båd. Foto Anders Lund.

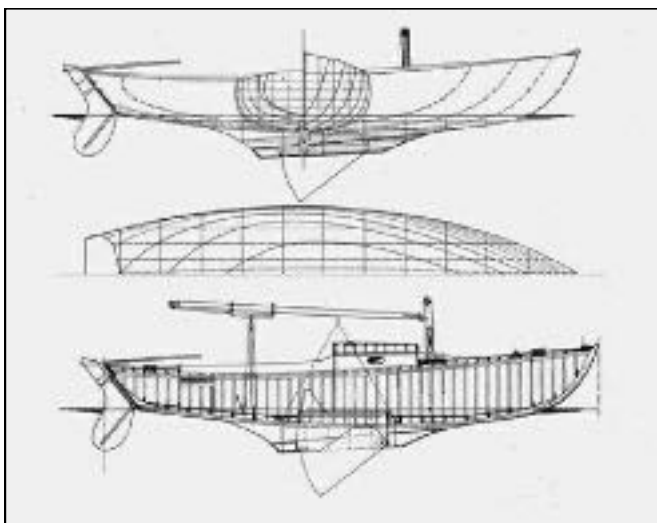


Hansa-jollen

Årets båd ved Svendborg Classic Regatta blev Hansa-jollen Pinguin, der ejes af Henning Lerche.

Hansa-jollen er konstrueret af danskeren og bådkonstruktøren Hans Rasmussen, medstifter af det nok så kendte bådværft Abeking-Rasmussen. Han tegnede den til en god ven i København i 1947 med afsæt i en tidligere konstruktion fra hans hånd. Hensigten var at skabe en sødygtig og velsejlende båd, der også kunne klare ganske grundt vand. Derfor blev det en sænkekølsbåd.

Båden er traditionelt bygget, meget velsejlende og kan sag-



tens klare åbent vand, og jollen bruges ofte til længere ferieture.

Bådklassen er stadig aktiv, med langt de fleste af bådene hjemmehørende i Tyskland. Hos Abeking&Rasmussen blev der i alt bygget 214 Hansa Joller. Båden nybygges stadig på bådværftet Fricke & Dannhus

Omkring 200 aktive både

Klaus Köster er præsident for Deutschen Hansa-Jollen Segler-Vereinigung, forkortet til DHJSV, og han fortæller til Klassisk Træbåd, at der er godt gang i klassen:

"Vi har omkring 200 både, der er aktivt sejlede. Langt de fleste er her i Tyskland. I 1950'erne blev nogle både eksporteret til USA og Venezuela, ligesom en håndfuld joller er flyttet til Østrig og Schweiz".

"Hansa-jollen er meget alsidig, så den kan både kapsejles og bruges til dagture eller længere ferieture. I vores forbund har vi en snes meget aktive regattasejlere, så langt de fleste bruger båden til almindelig fritidssejlad", siger Klaus Köster.

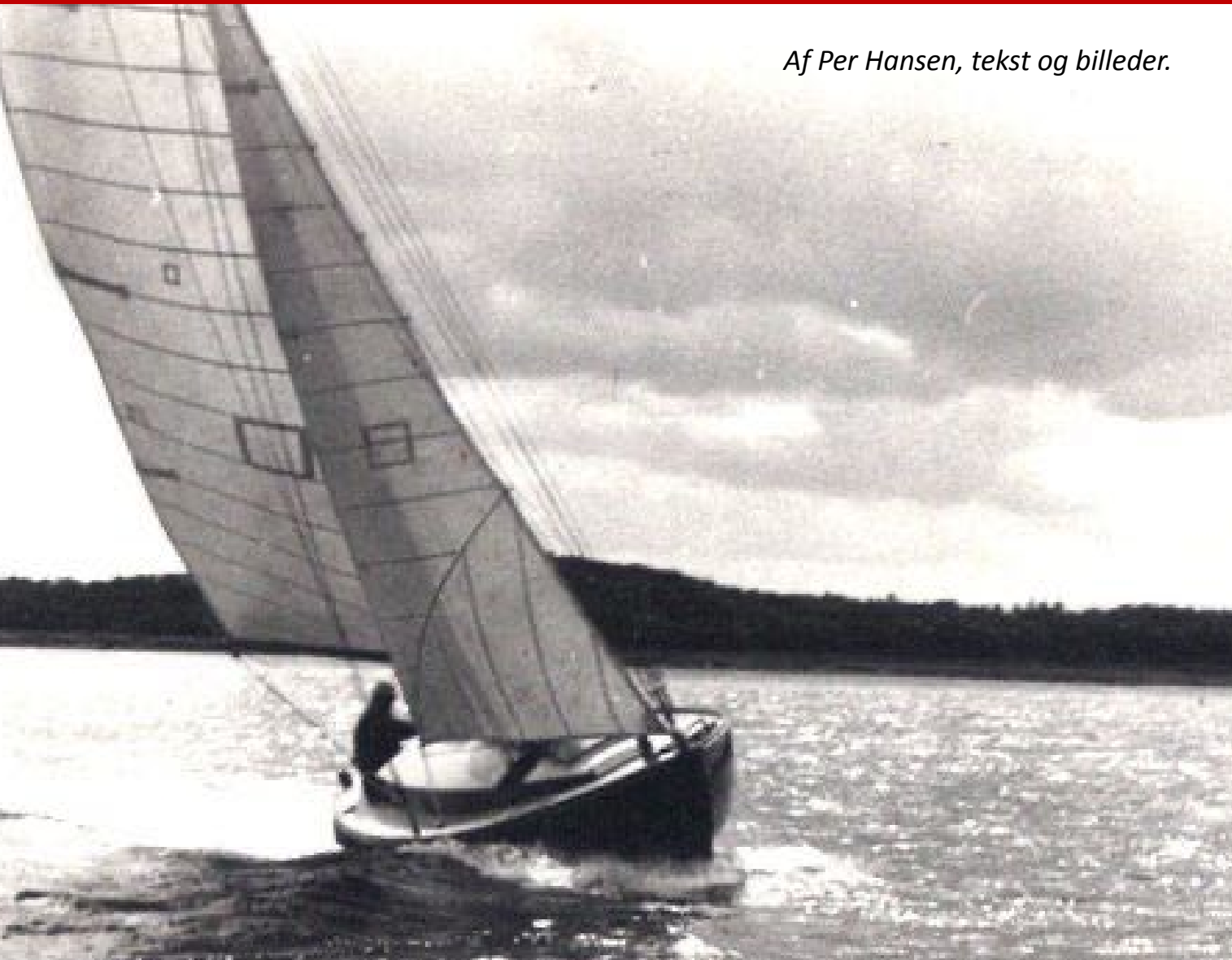
De første joller blev bygget med hvidmalet lærredsdæk og med skrog af lærk og svøb af eg, men senere blev det mahogni og teakdæk. Begge varianter ses stadig på vandet. Bådens forholdsvis lave vægt og nemme køl gør den velegnet til trailer.

Se mere på: www.hansajolle.de

Længde	5,85 m
Største bredde	1,65 m
Dybgang uden sværd	0,50 m
Dybgang med sværd	1,00 m
Displacement	550 kg
Længde i vandlinien	4,85 m
Fribordshøjde	0,68 m

Mine både og mig gennem 60 år

Af Per Hansen, tekst og billeder.





Den lille motorbåd Vito trækkes op ad Ryå.



Kragejollen Gry, 18 fod.

Min første båd var en lille motorbåd. Det var en ombygget redningsbåd med en 4 hk Marstal motor. Med Vito, som den hed havde jeg mange gode turer. Tit efter skoletid med kammarater på småturer omkring Aalborg. Der blev også sejlet en del weekend turer til Ryå og sommerferie rundt i Limfjorden. Her er Vito på vej op i Ryå, der var ikke ret meget vand lige uden for åen, tit måtte vi i vandet og trække. Vi gik i skole og havde ikke ret mange penge. Til en Weekend tur købte vi 5 liter benzin, så hældte vi 2,5 liter på tanken, så kunne resten bringe os hjem. Senere satte vi en mast på, så kunne vi føre et lille råsejl, det sparede på benzin når der var medvind. Den helt store tur gik til Mariager

fjord, der så jeg Gry, som var til salg. Jeg havde længe haft lyst til at skifte motorbåden ud med en sejlbåd. Vito blev solgt og Gry købt.

Kragejollen Gry

Med Gry, som var en kragejolle på ca. 18 fod, havde jeg nogle gode år, hvor jeg rigtigt lærte at sejle. Dengang var der ikke mulighed for sejlere, men de ældre sejlere var altid klar med gode råd. De først ferier blev på fjorden. Senere rundt i Danmark. Den længste sejltur var lige efter jeg var udlært. Min kammarat Zvelle og jeg stoppede med at arbejde. Vi sejlede som havvagabonder i 3 måneder. Turen gik ned langs Jyllands østkyst, syd om Fyn og Sjælland. Et lille

smut til Sverige, hvor vi lå ved Kullen. Hjemturen over Kattegat med besøg på Anholt. Gry havde ingen motor, så hele turen var for sejl. Sejlene var nogle gamle bomuldssejl, vi have to storsejl, så kunne vi sy på det ene medens vi sejlede med det andet. Da lærte jeg at reparere sejl! En dag havde vi en god oplevelse, vi lå og drev i nærheden af Endelave, næsten ingen vind, strømmen imod, vi havde ligget der i næsten to døgn. Så kom der en coaster, den stoppede, skipperen kom ud af styrehuset, ”Her lå I også i går, da vi kom forbi, hvor skal I hen?” ”Sydpå!” svarede vi ”Vi skal til Vejle, vil I med” det ville vi gerne, vi fik et tykt tov over, gjorde fast om masten og så gik det med 6-7 knob fart til Vejle. Det sker nok ikke i dag.

Dragen D7

Efter Gry købte jeg dragen DD7. Den fik aldrig noget navn! Jeg solgte Gry fordi jeg ville til at sejle noget hurtigere. Dragen var gammel, fra 1932, men den var i god stand. Med den sejlede jeg en del kapsejls, vi var fire gamle drager i Aalborg på det tidspunkt. Nr. 7, 13, 16 og 59. vi var meget lige, så vi havde mange gode dyster til aften kapsejls. Vi sejlede tit på weekend sammen, så gik turen til turer til Hals eller Løgstør., det udviklede sig også til kapsejls. Dragen



var udstyret til tursejls, to rørkøjer i kahytten og dørk i forrummet hvor der kunne ligge to. Kogegrej og lignende var i to store skuffer under agterdækket. Der var et cockpittelt som kunne sættes over bommen.

Med dragen kom vi hele Danmark rundt. Det var stadig muligt at forlade arbejdsmarkedet i foråret og så var det let at få arbejde igen efter sommeren. Vi var på Bornholm, den svenske skærgård og mange andre steder. Det var en god og sødygtig båd, hvor man fint kunne bo, hvis kravene til luksus ikke var for store.

Spidsgatteren Thalatta

I 1971 blev min første søn Lars Christian født. Nu blev Dragen for lille. Thalatta, en 30 m² spidsgatter, stod på land, hun var 5 år gammel, men havde kun været i vandet en sommer, Hun var heller ikke helt færdig, der var kun blevet lavet en meget foreløbig aptering. Af forskellige årsager var ejeren gået i stå! Jeg solgte dragen og købte Thalatta. Den først sommer brugte jeg til at lave aptering og lægge nyt dæk, da det oprindelige plankedæk ikke havde klaret de fire år uden pleje og overdækning. Vi var klar til sommerferien i 72. Stadig med værktøjskassen ombord! Thalatta beholdt jeg i ti år. Spidsgatteren var en dejlig familiebåd. De første år sejlede vi på Limfjorden, vi kom ud i alle de mange hjørner. Da børnene blev lidt større gik sommerferien længere væk. Vi var på Bornholm, den svenske skærgård, og mange andre steder rundt i Danmark. En spændende tur var op af Gøtaelven til Veaneren. Vi havde fået en 3 hk seegul påhængsmotor, den kunne hjælpe lidt, men mod strømmen var det ikke for meget.

Thalatta var med bomuldssejl, men de havde ikke været opbevaret ret godt medens hun stod på land, så vi lappede hele tiden på dem. Senere købte jeg nye sejl, fantastisk at pakke nye sejl ud og slå den under og hejse dem første gang!

I 1982 syntes jeg der skulle ske noget nyt. Thalatta blev

Dragen D7, min første hurtige kapsejler.



Spidsgatteren Thalatta

solgt til mine venner Susanne og Jørgen.

Den færøske fiskesmakke

I København købte jeg et tomt skrog af en gammel færøsk fiskesmakke. Den var bygget omkring 1920 som sejlførende fiskebåd. havde med tiden fået motor. Efter fisketiden blev den købt af et entrepreneurselskab, som byggede havn på Færøerne, de brugte den til arbejdsbåd. Derefter kom den til Danmark hvor ejeren begyndte at føre den tilbage. Han havde dog kun fået motoren pillet ud, dækker og apteringen var væk, så det var et tomt skrog jeg købte. Han havde



Den færøske fiskesmakke.

fået lavet rigtegningen og syet sejl!

Min Kone, Jane og jeg gik i gang med at høvle granstammer til master og rundholter, lave dæk, dækshuse, og en primitiv aptering. Midtskibs var der lastluge, hvorover der kunne sættes et telt.

Den første sommer gik med at arbejde. Den næste sommer kom vi på ferie i Limfjorden, den sejlede rigtigt godt og det var sjovt med de mange sejl. Men det var ret besværligt for vi havde ingen motor og havnene er ikke beregnet til at anløbe et skib af den størrelse uden motor. Men vi havde en god ferie. Det viste sig dog, at den trængte til en hovedreparation, det havde vi ikke råd til, den var læk når vi sejlede lidt hårdt. Den blev solgt i løbet af vinteren til en optimistisk mand som ville ordne den. Han sejlede til København, og skrev at det var gået godt!

Kragejollen Occident

Jeg havde fået øje på en dejlig gammel kragejolle der stod på land i Aalborg. Den var bygget i 1920. Men havde nu reduceret rig, lille storsejl og fok. Ejeren var til at handle med, da han var blevet træt af skivet, så vi fandt en fornuftig pris, som vi begge kunne være tilfreds med.

Jeg tegnede en rig, som den sikkert havde set ud, vi fik syet sejl og lavet ny mast. Den havde hele sin tid heddet Occi-



I nogle år sejlede vi sjægte....

dent, så jeg kunne i gamle sejlerblade se, at den tidligere havde vundet mange kapsejladser. Med Occident havde vi en herlig tid med nogle fine ferier i fjorden. Vi var også en tur over Kattegat til skærgården og på Veanqern. I 1985 havde vi købt hus i Rønbjerg, økonomien var ikke for god, og vi ville gerne lave noget ved huset.

Occident blev solgt i januar 1989. Men hun skulle leveres i Nykøbing på Sjælland. Jeg satte hende i vandet og riggede hende til. Først i februar satte jeg sejl sammen med to kammerater. Vi havde en forrygende sejlads, vinden var vest efterhånden af kulingsstyrke, til sidst sejlede vi kun for fokken med 5-6 knob. Temperaturen var omkring frysepunktet og der var en del snebyger. Vi sejlede hele turen i et stræk

Kragejollen Occident.



Nordisk Krydser Silvana.

på 25 timer. En værdig afslutning på vores samliv med Occident. Nu hedder hun Gerda af Nykøbing.

Der gik nu nogle år hvor vi sejlede i sjægt, museets sjægt Nørgaard P, vores egen Sjulaima og den lille Marie, senere byggede jeg selv en sjægt Tordenskjold. Med sjægtene var vi til forskellige stævner, VM i Hjarbæk. Vinden drar på Venø, Ringkøbing fjord og Isfjorden.

Nordisk Krydser Silvana

I 1992 købte vi igen en kahytsbåd. En nordisk krydser Silvana. Da jeg var yngre, var den nordiske krydser drømmeskibet, nu da plastikalderen rigtigt var kommet i gang, havde det resulteret i, at de gamle træbåde var begyndt at blive billigere. Det var nu muligt for mig at købe en Nordisk Krydser. Silvana blev hentet på Sjælland, vi havde en dejlig tur hjem, den viste sig fra sin bedste side, til tider sejlede vi 10 knob.

På et tidspunkt var forstaget blevet flyttet ud på stævnen, det skulle sidde $\frac{3}{4}$ meter inde. Det havde resulteret i, at den var lægal når der ikke var meget fart på, og når vi lige havde vendt. Desuden trykkede det stævnen, når vi var på hårdt kryds. Jeg flyttede forstaget ind på plads og fik syet en ny krydsfok. Det var rigtigt godt. Vi havde en nogle gode ferier

og weekends på Limfjorden, det var en god båd at være i, den sejlede godt, men den var en ret våd når det blæste. Vore datter var begyndt at ride, vi havde fået høns, hund og kat, så der blev efterhånden ikke sejlet så meget mere, så vi blev enige om at sælge hende. I Foråret 99 blev hun solgt, det var ikke nogen sorg for nogle af os, nærmest en lettelse. De næste år gik med lidt sejladis i lånte både, sjægt, camping med telt og combicamp, vi kom rundt på steder hvor vi ikke havde før været. Men det her er en fortælling om mine både!

Et par år med glasfiber...

I vinteren 2008 var trangen til at få en kahytsbåd blevet stærk, børnene var flyttet hjemmefra og vi blev enige om at nu skulle det prøves med en plastikbåd. I Århus lå der en Triss Magnum, den lå i vandet, og havde ligget der i flere år. Sejl, hynder og motor var opbevaret godt og tørt. Den købte vi. I foråret blev den klargjort og kom i vandet. Den sejlede udmærket, men var lille og ret primitiv i indretningen. Vi besluttede hurtigt at sælge den. Den blev solgt før sommerferien.

Inden trissen blev solgt havde vi købt Bianca 27. Vi var enige om at i vores alder ville vi have indenbordsmotor, ståhøjde og hygge i kahytten. Det pegede på en Bianca 27, en plastik-



*Vores Bianca 27
bød på gode sejlture.*

båd fra 70erne. Midt i 70erne kom der sådan en til Aalborg, da jeg så den, sagde jeg, at sådan en vil jeg have når jeg bliver gammel! Pingvin blev købt i København, Zvelle og jeg sejlede den hjem. Her ankommer vi til Rønbjerg havn. Det var en dejlig båd, som vi havde meget glæde af. Mest til weekend sejls og dagturer på fjorden. Dog en enkelt sommertur til smålandshavet. Men efterhånden lå den mest stille, så i foråret 18 blev den solgt.

Træbåd igen, Piratjolle

Efteråret 2015 blev jeg 70 år. Jeg har, som det ses haft mange forskellige både, jeg har sejlet i mange flere, lige fra tremastet skonnert til optimistjolle. Jeg har engang sejlet lidt i en piratjolle. Da Biancaen jo er en tung og hyggelig båd, og

jeg ingen sjægt har mere, fik jeg lyst til igen at opleve den intense sejls med vind i håret og saltvand i skæget. Derfor købte jeg en piratjolle, som trængte til lidt kærlighed. Efter en hurtig klargøring blev den søsat. Den første sommer blev der sejlet mange småturer mellem Livø og Rønbjerg. Der blev også spottet mange skavanker bla. dækket. En dag da jeg var ved at slå fokken under, gik mit knæ gennem dækket!! Så vinteren 16- 17 blev der lagt nyt dæk og dæksbjælker, skiftet nogle bundstokke, lavet ny skødebro og andre småting. Nu fungerer det hele fint. Sommeren 18 var jeg på tur med telt og sovepose rundt i Løgstør bredning i 4 dage. Det var en god oplevelse!

Juniorbåden

I sommeren 19 syntes jeg at piraten var blevet for levende til mig, det var også tit svært at finde en gast, og den sejler dog bedst med 160 kg på karmen. Så jeg kikkede mig om efter noget andet til småturer på fjorden.

Valget faldt på en juniorbåd, som stod i en hal i Præstø, der havde den stået en del år og var til gratis afhentning. Den blev hentet, og viste sig at være i ret god stand, dog temmelig udtørret. Efter 14 dage med våde håndklæder og daglig overbrusning blev den søsat og var forbavsende tæt. Nu har jeg været på fjorden nogle gange, så den venter jeg mig meget af.

Ja det var mine første 60 år med både. Jeg har været rigtig glad for dem alle sammen, de har altid passet til den livssituation jeg har været i.

Redaktionen har aftalt med Per Hansen, at han næste vinter skriver en artikel om erfaringerne som juniorbådssejler.

Piratjolle med skavanker...



*”Valget faldt på en juniorbåd, som stod i en hal i Præstø.
Der havde den stået en del år og var til gratis afhentning.”*

Per Hansen, sejler og 74 år.



Nyt fra foreningen

Sommerstævne 2020

Vi er i forhandlinger om at holde sommerstævne i Frederiksværk. I skrivende stund er beslutningen ikke taget, men stævne skal vi nok få holdt. Vil du være med til at lave stævne, så kan du kontakte DFÆL's næstformand, Ole Olsen. Kontaktdata finder du på side 2 i bladet.

Yachtloggen

Arbejdsgruppen er i gang med at udarbejde en kravspecifikation for de forbedringer og rettelser, som leverandøren Uptime i Svendborg skal levere. Det skal bl.a. sikre, at tekster kan formateres, når de lægges ind i den store database. En hovedopgave er også at sammenkøre DFÆL's arkiv med fartøjsregisteret fra 1937. Det skal danne den datamæssige rygrad i Yachtloggen, som beskrivelser af værfter, konstruktører, bådtyper og konstruktions tegninger af fartøjer, detaljer m.v. kan kobles til.

Poul Klentz har af arbejdsmæssige grunde måttet trække sig som projektleder, og den opgave løses nu i gruppen i fællesskab.

Flere besøg hos lokale træbåds miljøer

Som du kan se i dette blad, fortsætter vi kontakten til de lokale træbåds miljøer i Danmark. Også i næste blad fortæller vi om et spændende lokalt initiativ.

Er du selv med i et lokalt initiativ, der gerne vil have besøg, så giv os et tip. Skriv til formanden@defaele.dk

Har du opdateret din mailadresse?

Bestyrelsen vil ind i mellem gerne kunne nå medlemmerne direkte med mail. **Derfor er det vigtigt**, at din mail adresse er opdateret i vores foreningskartotek.

Hvis du vil være sikker, så tjek hos foreningens kasserer, Dorte Christensen. Du kan se Dortes kontaktdata på side 2 i dette blad.

Bladet søger stadig redaktør/medhjælp

Bladets midlertidige redaktør, Simon Bordal Hansen, vil meget gerne afløses på opgaven eller dele den med en eller flere. Det er en frivillig opgave, og den forudsætter evner til både at kunne skrive og at tænke visuelt. Har du lyst til at være med med en begrænset eller større indsats, så kontakt Simon Bordal Hansen - kontaktdata finder du på side 2 i bladet.

Vil du være med i en aktivitet?

Som medlem af DFÆL kan du være med i vores forskellige aktiviteter. Du bestemmer selv, hvor mange kræfter og hvor meget tid du vil bruge på det.

Kontakt foreningen, hvis du har lyst til at være med i det løbende arbejde. Stort som småt. Der er brug for dig!



DFÆL

Generalforsamling 2020

Pas på tidlig deadline for forslag!

Foreningens vedtægter bestemmer, at forslag til generalforsamlingen fra medlemmerne, senest skal være bestyrelsen i hænde den 15. januar.

DFÆL holder generalforsamling den 8. marts 2020. Medlemmerne indkaldes via hjemmesiden, hvor der vil være dagsordenen, vedtægter, beretning og regnskab samt evt. forslag.

Sidste år holdt vi generalforsamlingen i København, så i år vil vi gerne rykke lidt vest over. Præcis hvor vi går i havn, har vi ikke fået aftaler på endnu, men så snart det er på plads, sår vi det op på foreningens hjemmeside og Facebook-side.

Vigtige emner på dagsordenen

Ud over de sædvanlige punkter, vil bestyrelsen præsentere et oplæg til en landsdækkende kortlægning af vores smukke kulturarv af ældre lystfartøjer. I samme spor vil bestyrelsen også bruge lidt tid på at fortælle om arbejdet med at få sat skub i Yachtloggen.

Arbejdet med at udbygge kontakten til de lokale træbåds-miljøer har også præget årets indsats, og her vil bestyrelsen gerne høre hvordan DFÆL's medlemmerne ser på samarbejdet mellem de lokale og landsforeningen. I denne debat er det oplagt også at drøfte vores samarbejde med TS og vores ønske om at styrke båndene mellem alle de aktive i træbåds miljøet.

Vi søger stadig efter en redaktør

Bestyrelsen håber, at generalforsamlingen kan vælge en

redaktør til Klassisk Træbåd, som jo har måttet klare sig med en vikar siden den valgte redaktør gik af på grund af private forhold.

Bestyrelsen ser frem til en generalforsamling, hvor der vil være mange spændende og vigtige emner på dagsordenen - og så kan det jo godt tænkes, der dukker endnu flere emner op inden vi mødes. Følg med på hjemmesiden!

Nordvestjysk Fjordkultur NFK er medlemmer af DFÆL. Her er man i gang med at skulle bygge en kopi af en 12,5 kvm krydser. En slank og yderst velsejlende lille båd. Klassisk Træbåd besøgte NFK i bladets efterårsnummer.



DFÆL

Tovholderne

Der er mange aktive i DFÆL. Du er velkommen til at kontakte tovholderne, hvis du vil være med eller vide mere.

Formand

Simon Bordal Hansen
formand@defaele.dk

Næstformand

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kasserer og sekretariat

Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

Redaktion Klassiske Træbåde

Simon Bordal Hansen
formand@defaele.dk

DFÆL's fartøjsregister

Ove Juhl
oveudby@gmail.com

DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor
c.mangor@gmail.com

Kulturarv, datagrundlag

Kim Hansen

Yachtloggen arbejdsgruppe

Dorthe Christensen
dorthe.erik@hotmail.dk

Københavns Havn projekter

Catja Berge
catjabeck@hotmail.com

NNL bådmåler og register

Jørgen Heidemann
jhe.laptop@gmail.com

Bådfaglig rådgivning

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Sommerstævner

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Fartøjsvurdering

Ole Olsen
strixole@outlook.dk

Kontaktperson til TS

Simon Bordal Hansen
formand@defaele.dk

Kontaktperson til FKY

Henrik Effersøe
belami36@yahoo.dk

DFÆL

Kalender

29. januar kl 18

DFÆL Bestyrelsesmøde

15. februar

Deadline Klassisk Træbåd
Forårsnummeret

8. marts 12.30

DFÆL Bestyrelsesmøde

8. marts 13.30

DFÆL Generalforsamling
Den nye bestyrelse holder konstituerende møde umiddelbart efter generalforsamlingen.

16. maj

Deadline Klassisk Træbåd
Sommernummeret

10. - 12. juli

DFÆL Sommerstævne
Frederiksværk lystbådehavn

5. september

Deadline Klassisk Træbåd
Efterårsnummeret

DFÆL

Nye medlemmer

DFÆL byder foreningens nye medlemmer velkommen! I løbet af året sagde vi goddag til:

Lars Dybro Frederiksen	Frederiksberg
Thomas Asger Juhl	Hovedgård
Helga og Raimund Koch	Haderslev
Preben Rather Sørensen	Næstved
Morten Hollnagel	Kerteminde
Henrik og Tobias Madsen	Frederikshavn
Mikkel Due	København V
Erik Brandt	Hadsund
Finn Sørensen	Virum
Pontus Westerström	København K
Jørn Hansen	Svendborg
Flemming og Vibeke Brosted	København Ø
Selma af 1914	Helsingør
Rolf Ivan Hecht Knudsen	Bogø By
Jon Pedersen	Vinderup
Nordvestjysk Fjordkultur	Struer
Frederikshavn Træskibslaug	Frederikshavn
Hal 16	Helsingør

Meld dig ind i foreningen

Du behøver ikke at eje en træbåd for at melde dig ind. Vi er en forening for alle, der holder af vores smukke kulturarv af ældre lystfartøjer.

Som medlem modtager du vores gode blad fire gange om året, og du har direkte adgang til DFÆLs netværk af træbådssejlere. Her er der gode råd at hente!

Velkommen ombord, kontakt vores sekretariat for at blive meldt ind eller brug hjemmesiden.

Træbådsmiljøet

Kalender

Maj - september

Torsdags kapsejlad

Arr: Københavnske Træsejlere

28. - 31. maj

TS Pinsestævne, Ålborg

Træskibssammenslutningen

1. - 3. juni

Fjordsejlernes sommertræf

Bemærk: Hørby Havn

6. juni

Venø Rundt, kapsejlad

Arr: Nordvestjysk Fjordkultur

10. - 12. juli

DFÆL Sommerstævne

Frederiksværk lystbådehavn

Arr: DFÆL

Gæster: Juniorbådsklubben

13. - 15. August

Svendborg Classic Regatta

Arr: DFÆL, DMFL m.fl.

August

Øresund på Langs, kapsejlad

Arr: Københavnske Træsejlere m.fl.

Maritim uge i Helsingør



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

Annoncer på defaele.dk

- ★ Gaffelrigget spidsgatter
- ★ Kings Cruiser "La Mer"
- ★ Lynæsjolle
- ★ Slaaby-Larsen yawl
- ★ 45 m2 Utzon classespidsgatter
- ★ TH. Lind 28 fod Solo
- ★ Fie, Nordisk Folkebåd
- ★ Helsingørjolle
- ★ Lion Class Sloop
- ★ Spidsgatter 40 m2
- ★ 26 m2 spidsgatter
- ★ 38 m2 Berg spidsgatter
- ★ Østersøkrydser 1943
- ★ 38 m2 Hansen spidsgatter
- ★ 45 m2 spidsgatter, Vagant
- ★ Viben, kutter

Klik ind og se de spændende bådannoncer på vores hjemmeside. Det bedste sted at nå køberne, der ved, hvad de leder efter.

Gaffelrigget 20 fod Lynæsjarle

Jollen er bygget i 1973 af bådebygger Henrik Jensen Fåborg.
Lærk på Eg.

Af tilbehør kan nævnes, påhængsmotor 5 hk. mariner, vhf
radio Furuno med AIS modtager og Geonav gps/navigator.

Båden er fuldt udrustet til langturssejls.

Af ture kan nævnes Norske vestkyst samt Shetlandsøerne.
Båden ligger i Korsør fiskerihavn.

Pris 50.000 kr

Henvendelse til Dick Petersen telefon 58373979



Kutteren Lizzie sælges

45 m2 langtursbåd årg. 1936 36 fod
2 sovepladser kan efter tegningerne
laves 2 klappkøjer i stævnen

Skrog træ

Brede 2,35

Dybde 1,60

Vægt 6000

Lwl 8,30

Marstal 10 hk

Storsejl ældre men ok

En fok

Tre storm fok

En genua brugt få gange

Bygget hos:

Bechmann Cristensen i Kolding

Konstruktør: Knud H Reimers

Pris 45.000

Kontakt: gunnar.a.nielsen@gmail.com



PÅ KRYDS OG TVÆRS I SUND, BÆLT OG BUGT

	MELLEM FALSTER JOLAND	FOR SVÆRT	BRACK- STOF	DANSKO- NALDST FORENING	PIGE- NAVN	CANAD- PROVINS		GRADIGE FUGLE	ED	UDEN BEREG- NING	VISE	MOLE- KYLE		ET GLAT LAG	MEGET ULLE D	IYSK BY	ROBÅDE	
1								→					WINTERET TIL JUL- BAGNING					BLATRE- PLANTE
GRØN							2 TRADE- MARK								8			
HELT PÅ SPANDEN				1						FARVAND I ØSTER- SØEN	KÆLLE FARVE		3	DØR MAD				
				3 STAT						2		SØLV				RUND- HOLT 2 ENS		
SURRER				4				TIN	KIGGER				2 ENS		LIVE			
SAVIT			JYSK JEG B I ØRE- SUND		NECKLE HØVED- STAD			5	GAMMEL			PLANTE 4						LIGATUR
		DRENG 						AUTOMATIC IDENTIFICATION SYSTEM					9	NORD	SLAGS		SPISE SYR	
PRODUKT						HÆS LYD	UNION	DØRE STEDORD	STARTET	→						6	RETNING KNÆGT	
	↓	IYSK FARVAND FORTIN				10			→				NORGE- NAVN KANT					ÅGSEL
DYBT HJUL						12					INDTEN DRK						11	
UNGE				L ØRE			BUTIKS KÆDE STEDORD	13					FELD NORD			SY 		7
GL. STAT				TALLER- KEN						STIL- INDHOLD								

- 1 Farvandet på vejen mellem Gedser og Fejø
- 2 Knob, der kan sammenknytte to ender af samme tykkelse
- 3 Gardemusiker, der angiver takten
- 4 Situationskomedie

Navnene på indsenderne bliver samlet i en pulje med ét lod pr. rigtig løsning, pr. nummer. I forbindelse med generalløssamlingen bliver der trukket lod blandt der rigtige svar om en præmie, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.
Altså: du får op til fire lodder, hvis du løser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

Deltag i lodtrækningen om en DFÆLpræmie

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 1. februar 2020.

Husk navn og adresse

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

Derfor skal du annoncere din båd i Klassisk Træbåd

Med en annonce i bladet når du hele træbåds miljøet i Danmark. Vores læsere er ikke bare selv træsejlere, de har også et kæmpe netværk. Og det er lige præcis her, din båd har den bedste mulighed for at finde en ny ejer. Så brug bladet, hvis du vil nu helt ud til din båds kommende ejer.



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 alid, nem og simple at arbejde med.

Giver en ubeskrivelig hård og spejlglat hvidt overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer til S&B40, dæks fugemasse, til i sort, hvid og grå



Limning

TDS serie af monterings- og spæklingsprodukter for effektiv limning af teakdæk og andre træarter



Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og mildt rengøring af teakdæk. Sletter olie og andre forureninger effektivt.



Værktøj

Sættet indeholder TDS værktøj til effektiv og sikker påføring af fugemasse, samt teakdæk og aluoplysning.

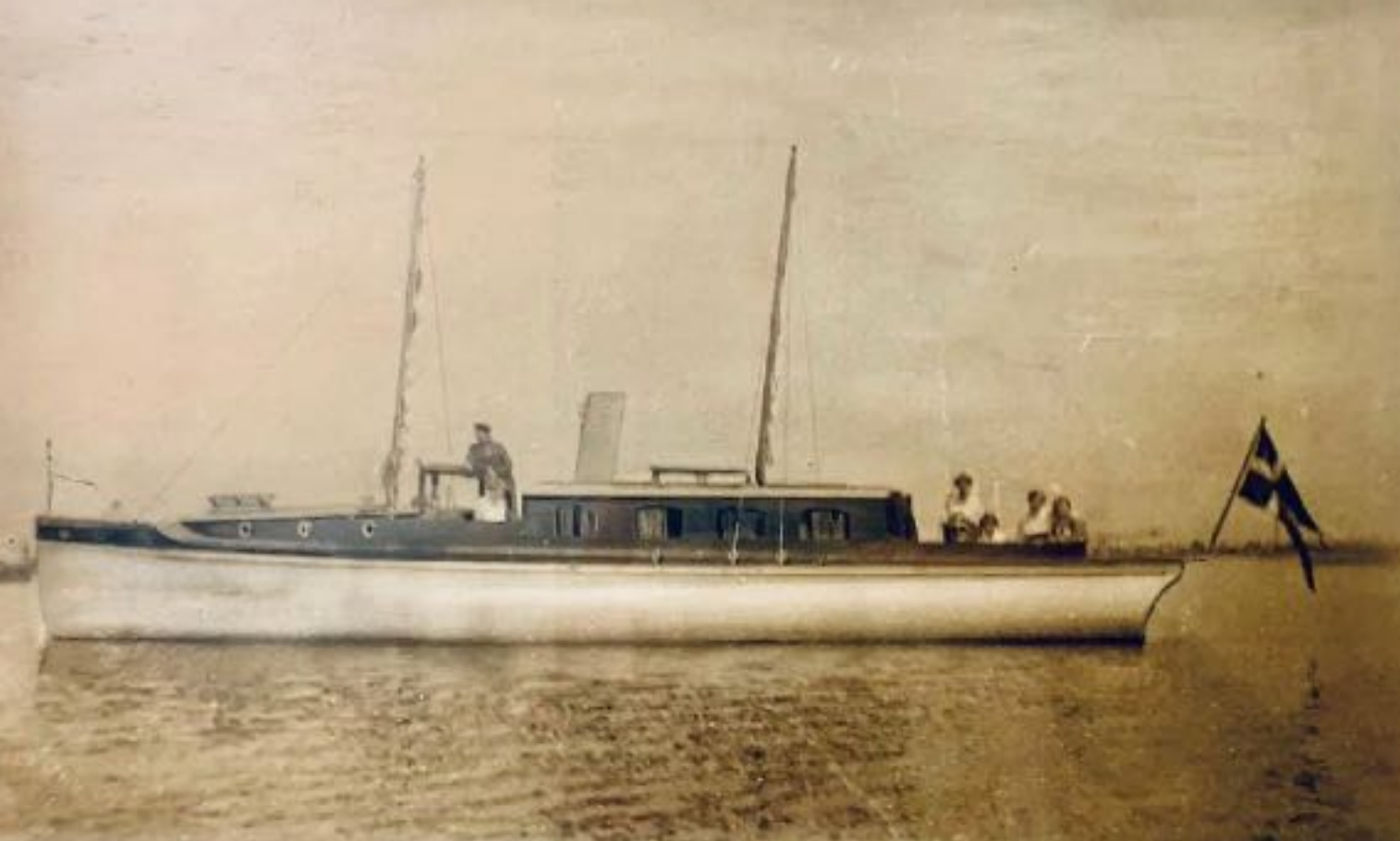
**WEST
SYSTEM**
BRAND

Professionel epoxy til bådfolket !



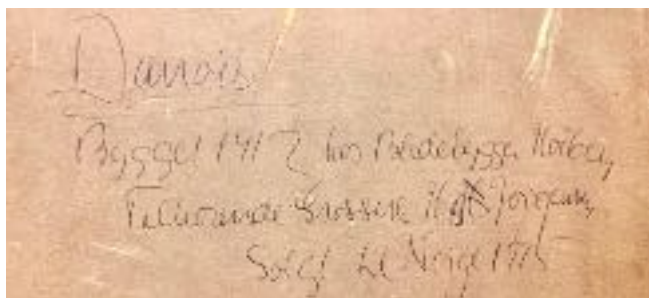
Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.



Kulturarv Danois

Denne fornemme motoryacht tror vi er bygget hos bådebyggerne Høyberg og Weiss i København 1912 til



en grosserer Jørgensen. Solgt til Norge 1915. Og meget mere ved vi ikke. DFÆL's arkivar, Ove Juhl, har gravet i gemmerne på forespørgsel fra det norske.

På det lille foto kan du læse den håndskrevne tekst fra bagsiden af Danois-fotoet. "Danois, Bygget 1912 hos Bådebygger Høyberg. Tilhørende Grosserer H. Jørgensen. Solgt til Norge 1915."

Ove Juhl mener, at den omtalte Høyberg må være Høyberg & Weiss, som lå på Standvejen 16 i København. De byggede bl.a. nogle meter-både.