



Klassisk
TRÆBÅD

Nr 142 forår 2020

Kom med på besøg hos

**Kjøbenhavnske
Træsejlere**



Nr. 142, forår 2020

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

Medlem gratis 1/4 side med lille foto og tekst.

Ellers samme priser for alle:

1/4 side 300,- kr

1/3 side 400,- kr

1/2 side 600,- kr

1/1 side 1.200,- kr

.

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/

Ransfort

Formanden har ordet	4
Sommerstævnet	5
Niels og miraklet	6 - 9
Bo og båden SPAR	11 - 15
Fem Isefjordsjoller	16 - 19
6-meter CUTTY	20 - 23
12,5 kvm BITTEN genskabes	24 - 27
12-meter reportage	28 - 33
Lim til bådebygning	34 - 37
Langsomt Sjælland Rundt	38 - 39
Nyt fra DFÆL	39 - 41
Kalendere og tovholdere	40-41
Krydsordet	47

Forsiden

*Bo Ransfort arbejder på
Vind-Hansen båden SPAR
i teltet hos KAS i
Svanemøllehavnen.*

Friske kræfter

Da jeg skrev disse linjer, var der et par uger til DFÆLs generalforsamling. Den glæder jeg mig til. Sidste år var stemningen mat, men i år er der grund til optimisme. Vi har fået god gang i bixen og stiller med et frisk hold til bestyrelsen, og bladets læsere kan især glæde sig til, at vi også har fundet en ny redaktør! Og er vi så heldige, at endnu flere vil være med i det løbende arbejde, så danner vi på stedet en arbejdsgruppe, der kan deltage i bestyrelsesarbejdet. Vi skal jo ikke sortere fra, men vælge til.

Sommerstævnet

Sommerstævnet har været på plads i flere måneder, og vi kan se frem til gode dage i Frederiksværk, også selv om vejrguderne skulle drille. Der er nemlig rigtig gode faciliteter i den fine lystbådehavn. Vores lokale medlemmer er i fuld gang med de praktiske forberedelser, og her er Marian og Kens dejlige motorbåd hovedkvarter, mens Ole brummer med fra mahogniyachten i Jægerspris på den anden side af fjorden.

Bådtællingen

Generalforsamlingen beslutter, om vi skal prøve at gennemføre en tælling og kortlægning af de ældre danske lystbåde af træ, vores smukke kulturarv. I så fald bliver det en aktivitet, vi kommer til at høre meget mere til. Arbejdet med at tælle er en stor og lokal opgave. Heldigvis har flere allerede meldt sig som interesserede bådtællere. Først af alle kom vores aktive venner i Struer, som meldte at "vi nok skal tage os af fjorden heroppe". Ove Juhl og jeg selv vil tage en tørn med at koordinere aktiviteten og tælle data sammen, mens Preben vil lave en app til at melde data ind på.

Blad og hjemmeside

Preben Rather er navnet på bladets nye redaktør. Han overtager styrepinden umiddelbart efter dette nummer. Preben

er også en ørn til IT og hjemmesider, og han vil gerne hjælpe til med at få moderniseret foreningens hjemmeside. Det er ikke nogen helt nem opgave, fordi siden samtidig inde bag overfladen rummer vores registre til såvel medlemsadresser som fartøjer.

Mere opmærksomhed på medlemmerne

Kan det passe, vi kun skal have én måde at være medlem? Hvad med dem, der bare gerne vil støtte sagen? Hvad med seniorer på en skaldet folkepension? Hvad med bladet, kunne vi tilbyde abonnement på bladet uden samtidigt medlemskab af foreningen? Alle de spørgsmål og flere til, skal der arbejdes fordomsfrit med. For godt nok får vi nye medlemmer, men vi mister desværre flere seniorer.

Mere samarbejde på tværs, min drøm om Træsejlerne

Min drøm for træbådenes fremtid er ét samlet fællesskab. Jeg kalder det for Træsejlerne. Jeg ser det som en fælles havn for alle de dejlige fartøjer, store som små. Inde på kajen kan der så godt være flere steder, at syge ly: En havnekro med fadøl og harmonikamusik, en lækker fiskerestaurant med god vin og så en kaffebar med en ulykkelig guitarist og godt bagværk. Og en gang i mellem mødes vi alle sammen i den store hal til fælles beslutninger og fest. Et sted for alle træsejlere i kongeriget, med god plads til at dyrke og fremme de særlige interesser.

Træsejlerne er ikke noget, DFÆL har taget stilling til eller besluttet. Men det er den havn, jeg og min gamle båd sejler hen imod.

Sejlerhilsen

Simon Bordal Hansen

I skrivende stund: Formand for DFÆL

Lystbådehavnen har gode faciliteter, og vi skal ligge med vores fine både lige midt i havnen. Klubhuset ligger umiddelbart ved siden af, så stævnets geografi hænger godt sammen.



Velkommen til stævne 9. til 12. juli i Frederiksværk

Af Ole I. Olsen, næstformand DFÆL

I samarbejde med Frederiksværk Sejlklub og Frederiksværk Lystbådehavn, glæder vi os allerede til at byde på et par enestående dage i den gamle industriby, som stadig har et stålalseværk, men ikke den støjende og osende fabrik som var engang.

Vi har fået en fantastisk modtagelse af både havn og sejlklub, og vi får lov til at bruge sejlklubbens dejlige store klubhus som base. Havnen har lovet os at vi får en plads i bunden af havnen, hvor de fleste kan ligge samlet, eller næsten samlet. Vi kommer til at forløje uden på hinanden – nogle af os, men det er vel også det hyggeligste.

Havnen ligger ca. 1 km fra byens centrum, men der er fine stier at gå ad. På havnen er der fiskebutik og en burgerbar.

Der er super fine faciliteter på land, og gode legemuligheder for børn.

Kapsejladserne – DM i træbåd - vil foregå på Frederiksværk Bredning, hvor der er fine muligheder for at lægge en bane med både kryds, halv vind og læns. Banelængden kan varieres fra 2 -3 sm til over 10 sm, så der bliver mulighed for 3 – 4 eller måske 5 sejladser.

Vi har sikret os en lokal guide, til en byvandring om lørdagen, og vandringen slutter af ved turbaaden "Frederikke", som tager os på en dejlig sejltur på Arresø – Danmarks største sø. Vi tager en madpakke med og nyder den fine natur omkring kanalen mellem Arresø og Frederiksværk. Der bliver også mulighed for at besøge Krudtværksmuseet (entre). Efter stævnet kan man jo tilslutte sig "Langsomt Sjælland Rundt" – se på hjemmesiden om dette nye arrangement.

Kjøbenhavnske Træsejlere

Kapsejlads og kommunikation

Tekst: Simon Bordal Hansen

Lene og Niels Laursen er med næsten hver torsdag, når de Kjøbenhavnske Træsejlere, KTS, holder kapsejlads i vandet ud for Svanemøllehavnen. Spidsgatteren BOMBUS var ikke den kvikkeste båd i feltet, da Niels og Lene begyndte at sejle for en snes år siden. Men gennem et systematisk arbejde med bådens trim og skipperens manøvrer vendte billedet. I dag er BOMBUS blandt de hurtigste, når KTS gør årets sejlads op.

En lang historie at bygge på

I dag samler KTS flere træbåde til ugentlig kapsejlads end nogen andre i kongeriget. Ikke fordi der er kommet flere træbåde i den store havn, men fordi aktivitetsniveauet er steget.

Svanemøllehavnen har rødder helt tilbage til dansk lystsejladss begyndelse. Tre store sejlklubber holder til på havnen, og også de har historiebogen i orden - KAS, FREM og Sundet. Sammen har de omkring 2.800 medlemmer. KAS fik sin første klubbåd i 1891, den hedder LET og blev omtalt i Klassisk Træbåd nr. 141. Og de gaffelriggede skolebåde har uddannet sejlere uafbrudt i over 100 år. Så vil du se træbåde, er det altid sjovt at gå en tur på Svanemøllehavnen.

Det stærke lokale miljø

Jeg fik min første større sejlbåd af træ i 1998, og lykkedes at få plads i Svanemøllehavnen. Det var ganske vist en times kørsel hjemmefra, og farvandet er ikke det sjoveste. Til gengæld er træbådmiljøet enestående. På klubbernes landpladser er der livlig aktivitet i vinterhalvåret, og her kan man finde kyndige træbådsejere.

Det fik jeg brug for. Det var også her på landpladsen, jeg

mødte Niels og Lene en kold vinterdag i 2003. Kapsejlads har jeg aldrig dyrket intensivt, men til gengæld holder jeg af at rode med båden. Og her er miljøet og faciliteterne på oplagspladserne enestående. Nogen, der ved noget, værksteder at arbejde i, halvtag at stå under, når rundholtene skal lakeres, mulighed for at rejse et bådtelt.

I de år, jeg holdt til i Svanemøllehavnen, så jeg flere gamle træbåde få nyt liv, end jeg har set noget andet sted. Mens jeg lagde nyt lærredsdæk på SAXON, var nogle KAS-medlemmer et andet sted på pladsen i gang med en total genopbygning af seksmeteren OUI OUI. Og hver eneste vinter skiftede nogen et par bord eller tre. I de år gik det op for mig, at intet er vigtigere for vores bevaringsarbejde end et godt lokalt miljø. Kaffepauserne i skuret med de andre træbådsnørder, den gamle sejler, der lige kigger ind i teltet og forklarer, hvordan jeg får strakt det lærred rigtigt.

"Så kom der fire gange så mange om torsdagen..."

I 2005 ville Lene og Niels prøve om det gode skib BOMBUS ikke kunne få lidt mere fart. Mange træsejlere kom med gode råd, nye sejl kom til, og langsomt ændrede båden adfærd ude på vandet.

Til gengæld var det så som så med KTS torsdagssejlads. Et felt med 5-6 både var ikke et særsyn i de år.

"Jeg har jo ført statistik over det", siger Niels, som vi har sat i stævne over en kop kaffe hjemme i Lene og Niels rækkehus i Lyngby. På bordet ligger et ark, som tæller op fra 1999 til 2019. 20 års udvikling. Forandringen er tydelig. Fra 1999 til 2006 vokser antallet af både beskedent, men så sker der noget i løbet af tre år. Fra 2006 til 2013 næsten firedobler KTS antallet af både, der deltager i torsdagssejladerne. Fra godt fem til omkring 20 deltagende både.



Niels og Lene har sejlet spidsgatteren BOMBUS op fra en placering som nummer sjok til en placering blandt top tre. Det er godt sejlet - miraklet i vores artikel er imidlertid et andet, nemlig at BOMBUS har fået så mange andre træbådssejlere at dyste mod hver torsdag i vandet ud for Svanemøllehavnen nord for København. Hvordan er det gået til?

Foto: Michael Sinding

Niels og historien om et vækst-mirakel

Mange af dette blads læsere har set de skønne billeder fra torsdagssejladserne. Bare man var med, tænker vi, der måske er eneste træbåd i havnen. Sikken da en succes, træbådene lever. Men hvordan gik det egentlig til, at KTS fik så meget gang i torsdagssejladserne? Det har Niels tænkt en hel del over.

"Jeg kan huske en torsdag i 2005, hvor vi igen kom ind som sidste båd. Lidt ved en tilfældighed, blev jeg tavlefører for resultaterne, og fik på den måde ansvaret for kommunikation med deltagerne. Det foregik med mail."

"Maillisterne supplerede vi så med en telefonliste, så deltagerne kunne kontakte hinanden. Måske var der en gast i overskud, eller en skipper manglede besætning netop den torsdag. Listen gjorde det også muligt at ringe til skipperne, enten for at verificere resultatet eller for at spørge, hvem der var med den aften. Det kom der altid en god lille snak ud af."

Resultatlisten fik deltagerne som en mail sammen med en tekst om aftenens sejlad.

Vinderne er ikke de vigtigste

"Det blev hurtigt klart at sejladsernes succes afhang af at den sidste halvdel af feltet ikke holdt op med at komme på grund af manglende resultater. Det blev en ledetråd i alle beskrivelser og kommentarer. Derfor blev der, hvis muligt, hellere fokuseret på en positiv historie end på vinderen."

Nogle af sejlerne har fået moderne digitalkameraer med, og billeder fra sejladserne kan pludselig være tilgængelige umiddelbart efter sejladserne. Det fører til en fotoblog, hvor Niels lægger billeder fra sejladserne ind og skriver små kommentarer.

Jeg husker selv kommentaren til et meget vellykket billede af min nyrenoverede SAXON på en af de aller første sejladser hvor hverken sejl eller rig var trimmet ind. Niels skrev under billedet: *SAXON med Simon ved roret, båden er nok en af de smukkeste i feltet.*

Ud over at billedet var fremragende, så varmede teksten jo om hjertet, selv om jeg faktisk var meget længe om at få fart i båden efter vendingerne.

"Det er ikke så nemt at komme ind i træbådsmiljøet. Du ved ikke hvad folkene i de andre både hedder, og hvis du så er i den tunge ende i sejladserne, tvivler du måske på, om det er noget for dig. Så det er meget vigtigt at skabe kontakt mellem de nye og de gamle. Det er så enkelt at skrive en lille billedtekst, der siger noget positivt og som sætter navne på, de ansigter,

du ser på billedet. Og det var netop hvad vi gjorde i de år," fortæller Niels.

Smart teknologi, men...

Antallet af deltagere steg og med den arbejdsbyrden! Efter nogle få år var der ikke fem besætninger men måske 15 eller 20. Mange at holde kontakt til, mange at følge op hos, mange at lægge billeder op for, mange at skrive om. Teknologien så ud til at løse dét problem. Facebook blev udbredt, og de fleste fik en smartphone med godt kamera. Så hvor svært kan det være? Hver mand lægger selv billeder op, og alle kan kigge med.

"Det er teknologisk smart. Men den opsøgende kommunikation forsvinder. Der er ikke nogen, der føler sig forpligtet til at følge op på den langsomme ende af feltet. Eller at få sat navn på alle. Vores vækst gik i stå samtidig med, at vores kommunikation blev mindre personlig. Fra 2014 har vi ligget

*Jeg er overbevist om,
at den personlige
kommunikation er
nøglen til at udvikle
træbådsmiljøet
lokalt.*

på stort set samme antal deltagere, og jeg tror der er en sammenhæng."

"Jeg er overbevist om, at den personlige kommunikation er nøglen til at udvikle træbåds miljøet lokalt. Hvis ikke Henrik Effersøe og Thorbjørn Andersen gjorde sådan en jætteindsats, er jeg bange for at sejladserne ville dø ud" siger Niels.

*Torsdagssejlads, foto fra KTS hjemmeside.
Foto: Trond Mørup Sand*



Levende historie i Svanemøllebugten

I mere end 100 år har de gaffelriggede skolebåde uddannet generationer af sejlere. Her er det KAS både, og der er stadig venteliste for at kunne deltage i et skoleforløb. I sig selv en meget gedigen uddannelse og samtidig en indgang til træbådsmiljøet.



Kjøbenhavnske Træsejlere
Levende kulturarv

Bo og båden SPAR

Tekst og foto: Simon Bordal Hansen

At eje og sejle en båd fra den københavnske konstruktør Vind Hansens hånd, det har stået højt på Bo Ransforts ønskeliste i mange år.

"Jeg havde set SPAR mange gange, både på vandet og når jeg besøgte Sundby Havn. Vidste, at hvis den båd en dag var til salg, så ville jeg gerne købe," fortæller Bo, der er i fuld gang med at reparere en dårlig nåd mellem to bord.

Skæbnen ville, at Bo en dag løb ind i ejeren og fik givet ham et kort med navn og adresse. Hvis han nu en dag... Og den dag oprandt, ejerens søn ringede, at nu var det tid. Så selv om Bo egentlig ikke rigtig vidste, om han ville gå i gang med flere bådprojekter lige på det tidspunkt, så slog han alligevel til, og den dejlige båd SPAR var hans.

Kort efter overtagelsen gik det op for Bo, at en større reparation



af agsterskibet var nødvendig. Flere af bordene og dele af agterspejlet skulle skiftes. I sig selv et stort projekt. Senere kom motoren ud, fordi spante-enderne ned mod kølplanken i den del af båden trængte til renovering. Dækket har også fået en omgang, den gamle gummimasse er fræset ud af nådderne og ny lagt i. I år handler det så om en nåd i fribordet. Den arbejder for alt meget.

Så nu fræser Bo den op og limer en liste i. Arbejdet laves med en rundsav monteret med en konisk klinge. Listen høvles i facon og limes i med epoxi. Det er netop det Bo er ved, når vi kommer på besøg. Arbejdet foregår fra et stillads inde i det solide bådtelt på KAS oplagsplads. Her fra er der

Kjøbenhavnske Træsejlere

Bådrenovering

kun et minuts gang hen til Oasen, den ombyggede container, hvor man kan spise sin madpakke og nyde en kop kaffe. Men det venter vi lige lidt med.

Bo viser mig båden, og den er tydeligt velbygget i alle detaljer. En interessant og karakteristisk Vind-Hansen løsning er bådens indbyggede sprayhood. Vind-Hansen har placeret ruffet et stykke inde under ruftaget og på den måde opnået at skabe nogle pladser med læ for blæst, sø og regn.

"Det er vi meget glade for. Godt nok bliver der lidt mindre plads inde i kahytten, men det betyder ikke noget. Vi opholder os alligevel mest ude i cockpittet," siger Bo.

Vind-Hansens konstruktion er 32 fod lang men alligevel kun 226 cm bred og med en dybgang på små 170 cm. En rank men alligevel meget velsejlende konstruktion. "Den smider sig hurtigt, men så bliver den der og kører meget stabilt afsted," fortæller Bo.

Bygget i tommetyk fyr på spanter af lamineret eg og med overbygning i teak udstråler båden kvalitet, men på den underspillede måde, som nok er et af Vind-Hansens karakteritika. Det skulle være godt, gerne med begavede løsninger undervejs, men ikke vulgært. Jeg kom til at tænke på Molichs både, da jeg kiggede nærmere på SPAR. Måske ikke helt ved siden af. Både Molich og Vind-Hansen var meget veluddannede i deres fag og mestrede beregningens kunst. De var børn af samme tid, hvor kvalitet, materiale og bådebygning gerne måtte kombineres med ingeniørens indsigt.

"SPAR er en fornøjelse af sejle, selv om jeg har maset lidt med at få riggen helt i trim. Det er en mastheadrig, sådan som det var populært i slutningen af 1950erne, da Vind-Hansen tegnede båden", siger Bo.

Det er i øvrigt ikke mange år siden, at Bo gennemrenoverede en LA-krydser, der senere er blevet beskrevet som en af Danmarks mest gennemførte LA-renoveringer. Også den er mastheadrigget og på trods af knækspantene proportions-



Store dele af agterskibet inklusive dele af agterspejlet måtte skiftes. Her fik Bo kyndig hjælp til det dobbeltkrumme agterspejl.

mæssigt beslægtet med SPAR. Lang, smal og dyb. Kursstabil også i grov sø og heftig vind.

"Jeg måtte skifte en pæn del af agterskibet, fordi bordene ikke havde det godt, og det viste sig så, at agterspejlet også var dårligt. Spejlet er bygget af to stykker 10mm teak med et rammeværk af eg imellem. Den indre skive var intakt, men resten måtte bygges på ny. Her fik Bo heldigvis god hjælp af Erik Skovgård, den pensionerede mester fra Georg Jensen, der for nogle år siden stod for genopbygningen af 6-meteren OUI OUI også her på KAS oplagsplads.

Et stykke under den dårlige nåd har Bo monteret en styreliste. Den sikrer, at rundsaven kører helt præcist i nådden, når Bo saver den op. Saverarbejdet går i to tempi. Første saver han med en almindelig klinge, og bagefter tager den koniske det sidste og skaber den rigtige profil i nådden.

"Sådan en konisk klinge er hundedyr, så ved at save først

Den både praktiske og elegante løsning. Sprayhoo- den er erstattet ved at flytte rufkarmen ind under kahytstaget. Det stjæler lidt af kahyttens indre, men giver til gengæld meget gode læpladser i cockpittet uden at båden skal belemres med til telt på ruftaget.



Kjøbenhavnske Træsejlere Fakta

KTS er ikke en forening men et netværk af aktive, holdt sammen af kommunikation og aktiviteter. Primær aktivitet er torsdagssejladserne og nogle årlige, store sammenkomster.

KTS varetager også det centrale arbejde med målreglen for de klassiske både, NNL, fordi torsdagssejladserne giver det største aktive datagrundlag for at vurdere reglen.

Fartøjerne er især fra Svanemøllehavnen og nabohavnene. Arbejdet med at vedligeholde og renovere bådene foregår

i de enkelte klubber på deres respektive landpladser og med deres faciliteter. De tre store klubber ved Svanemøllehavnen er KAS, FREM og Sundet.

Kontakt	Henrik Effersøe
Telefon	4088 1900
Mailadresse	traesejlere@gmail.com
Hjemmeside	www.traesejlere.dk
Facebook	KTS benytter DFÆLs facebookside



SPAR i god vind på Sundet. Bo må trække lidt i rorpinden, båden søger mod luv. Bemærk den gode læplads forrest i cockpittet.

med den almindelig klinge er jeg sikker på, at der ikke sidder et skjult søm eller en skrue derinde og smadrer den dyre klinge".

Nogen stikker hovedet ind i teltet og råber gennem støjen, at nu er det tid til kaffe. Det var en af de andre træbådssejlere med en Nordisk Krydser, der står et par bådlængder fra SPAR. Og så går vi zig-zag mellem de mange fartøjer hen til bygningskomplekset, hvor Oasen blot er en lille del. Her er værksteder, halvtag til at renovere under, masteskur og meget andet godt.

Vel inde i Oasen er vi en håndfuld træbådsfolk. Kaffen skænkes og snakken går. Lidt om vejr og vind, og ganske snart mere Vind, nemlig Vind-Hansen. SPARs konstruktør Vind-Hansen er ikke en af de mest kendte i træbåds kredse, men her på havnen har han en særlig status. Han kom her ofte og flere af hans både var bestilt af købere her fra eller havnene i nabolaget. En af Vind-Hansens meget linjeskønne konstruktioner er den 35 lange, slanke SØLVE, som ejes af Karin og Ole Toft Jacobsen. SØLVE holder også til her hos KAS, og Ole er med i kredsen om kaffebordet.

"Vi ved ikke så meget om Vind-Hansen, men jeg er ved at

samle fakta om ham. Der går en masse sjove fortællinger om ham, men et register over hans konstruktioner har vi ikke kunnet lave endnu", fortæller Ole, der dog lover os en snarlig artikel om Vindhansen

"Oprindelig var han bådebygger, men var så uheldig at få polio. Efter det læste han så til ingeniør og blev skibstekniker. Så han mestrede både træhåndværket og selve bådkonstruktionen," siger Ole.

Med Ole forhåbning om at kunne fortælle os mere om denne københavnske konstruktør forlader vi Bo Ransfort og gutterne i Oasen for denne gang. Så kan Bo helt uforstyrret forsøge sig med den koniske klinge.



Så er spanterne rejst. SPAR tager form.



Søsætning fra Svanmøllehavnen i 1960. Bo hører gerne fra sejlere, der har viden om Vindhansen eller SPAR.

De gamle billeder er affotograferet fra fotoalbum venligst udlånt af Peter "SPAR" Hansen's søn, Niels Hassenkam.



**Her bygger børn og unge joller
til sjov og sejlads på fjorden**

Kystliv Holbæk

Fem Isefjordsjoller

Tekst og foto: Simon Bordal Hansen

Det runger godt i den store hal af skarpe hammerslag. En jolle klinkes op. Bank, bank, bank, og der står de så, fem smukke små joller på række dufter af frisk træ.

Det er lidt af et særsyn, og midt i hallen ligger rundholterne afbarkede på et par bukke og er ved at tage form. Bag dem er en gammel forbilledet rigget op med barkedede sejle.

Vi er på besøg hos Kystlivscentret i Holbæk for at se og høre mere om det usædvanlige jollebyggeri, der er blevet lidt af et tilløbsstykke i den gamle købstad ved fjorden.

Så lad os hilse på de to initiativtagere til dette nye træbåds- og kystlivscentrum. Bådebyggeren Ture Møller og rebslageren Carsten Hvid. Sammen er de ved at skabe et sted, hvor det traditionelle kystliv med alle dets gøremål og oplevelser kan være afsæt for undervisning og udvikling af børn og unge. Og den idé ser ud til at være godt på vej til at lykkes.

"Jollerne her er rigtig mange børn og unge fra kommunens grundskoler og erhvervsuddannelser med til at bygge", fortæller Ture og Carsten. "Og meget mere end det, for vi ta'r



Carten Hvid, t.v. og Ture Møller t.h. foran de fem joller.

dem med ud i skoven for at finde det rigtige træ. Så sidder vi i skovbunden og opdager forskellen på mulden her og i løvskoven. Det er en fantastisk oplevelse at se, hvor fascinerende børnene og de unge er over at opdage sammenhængene og at få del i generationers groede viden. Der gi'r så meget mening at stå her i hallen og barke en stamme af, man selv har været med til at vælge ud og fælde, helt frem til at vi bygger en jolle sammen og bagefter ror og sejler i den. Det er det, som det her går ud på, og det er det, træbådsbyggeriet kan".

De fem joller er ved at blive klinket op. Nogle bord mangler. Umiddelbart ligner båden en typisk Isefjordsjolle. Og den er da også udgangspunktet.

"Vi har taget afsæt i en lille damjole fra 1943, som Valdemar

Jensen byggede, han var husmand og prambygger", fortæller Ture. Men så går vi hen til én af jollerne, og Ture forklarer, hvordan han har modificeret linerne i undervandsskroget. Jollen skal jo kunne mere end det fiskeri, som Valdemar Jensen byggede til.

De nye joller er også damjoller, men samtidig skal de fungere som rekreative både. Her skal en lille familie kunne tage på ferietur i fjorden eller en gruppe skolebørn ro langs kysten.

"Jollen skal både kunne sejle godt, være nem at ro - og gerne med flere roere på én gang - og den skal være stabil og tryk".

De traditionelle fiskejoller havde ganske runde linjer i undervandsskroget. De linjer har Ture ændret, så bunden er flade-

Forskibet er slankere, bunden og agterskibet fladere end på forbilledet fra 1943. Og kølplanlen stikker nok en tomme dybere...



re og som løber ud i et andet agterskib, end på den oprindelige jolle fra 1943. Ture forventer er mere stabil og hurtigere jolle, der alligevel er nem at håndtere og sikker at ro.

Klinkbygningen egner sig godt til denne type projekt, mener Ture og Carsten. Den er håndværksmæssig interessant, og det er nemt at deltage også for de uøvede. Selve bygningen og oplevelsen ved at deltage, har været med til at bestemme valget af bådtype.

"Her kan man skabe det hele med sine hænder, og det er et brud med, hvad børn og unge ellers oplever i dag. Det er meget tydeligt, at de bliver grebet af arbejdet og af at kunne deltage. Vi står så og glæder os over, at vi har fået skabt et maritimt miljø, som er inddragende", siger Ture.

De fem joller er kun begyndelsen, hvis det står til Carsten og Ture. De har en vision om, at der skal være "jollestationer" hist og her i det kystnære. Joller, som man med en kort instruktion kan bruge og tage ud på oplevelse i. Måske i kombination med kystnære sheltere.

Klassisk Træbåd vender tilbage til træbåds-miljøet i Holbæk i kommende artikler. Her kigger vi bl.a. nærmere på idegrundlaget hos Kystliv Holbæk og på inspirationen, som er hentet fra Norge.



Kystliv Holbæk Kontakt

Holbæk Kystlivcenter

Kanalstræde 21

DK-4300 Holbæk

E-mail: info@kystliv.dk

Ture Møller: +45 6127 0065

Carsten Hvid: +45 2279 5833



CUTTY

I Svendborg arbejder en gruppe frivillige med at restaurere 6-meteren CUTTY. Vi følger projektet.

Tekst: Carl Mangor, foto: Knud Andersen

Det var et mørkt og stormfuldt efterår for Danmarks Museum for Lystfartøjer i Svendborg. Håbet om at bevare den både naturlige og unikke placering på havnen tændtes og slukkedes med en regelmæssighed, der næste fulgte strømforholdene ude i Sundet.

Midt i al diskussionen var der et lille dusin flittige hænder blandt museets skare af frivillige, der gjorde, hvad de hele tiden havde gjort: udfoldede initiativ og virkelyst i forhold til bevaring af sejlene dansk kulturarv. Hvert nyt efterår er ensbetydende med nye opgaver, så den lille flok tog ud på lageret for at finde et fartøj, der kunne få førligheden tilbage. Starbåden LEISE, Knarren TORTUE og spidsgatteren GLO-

RY er nogle af dem, der tidligere har fået samme tur.

Fandt gamle CUTTY på lageret

På lageret fandt de den gamle 6 m R-båd CUTTY. I lighed med adskillige andre fartøjer var den overdraget til museet i håbet om en fremtidig renovering, som ejeren ikke selv så sig i stand til at håndtere. Den kom til museet i slutningen af 90'erne og har været flyttet nogle gange, inden den i november kom på bedding i museets lokale i en af de gamle haller fra det tidligere Svendborg Værft.

For 100 år siden var 6mR-båden den konstruktion, der tiltrak størst opmærksomhed, når det drejede sig om kapsej-



lads. Entypekonstruktioner, som vi kender dem idag, fandtes stort set ikke, så det var ikke bare fartøjets besætning, havde betydning. Bådens linjer og den kvalitet, den var bygget i, havde vital betydning for dens placering på kapsejladsbanerne.

Besluttet i 1930

Nordmanden Johan Anker stod som konstruktør for en stor del af de 6-metere, der blev bygget i Danmark i 20'erne og 30'erne, men Kongelig Dansk Yachtklub fik gennem etablering af en byggeforening en lang række danske konstruktører til at deltage med forslag til fartøjer.

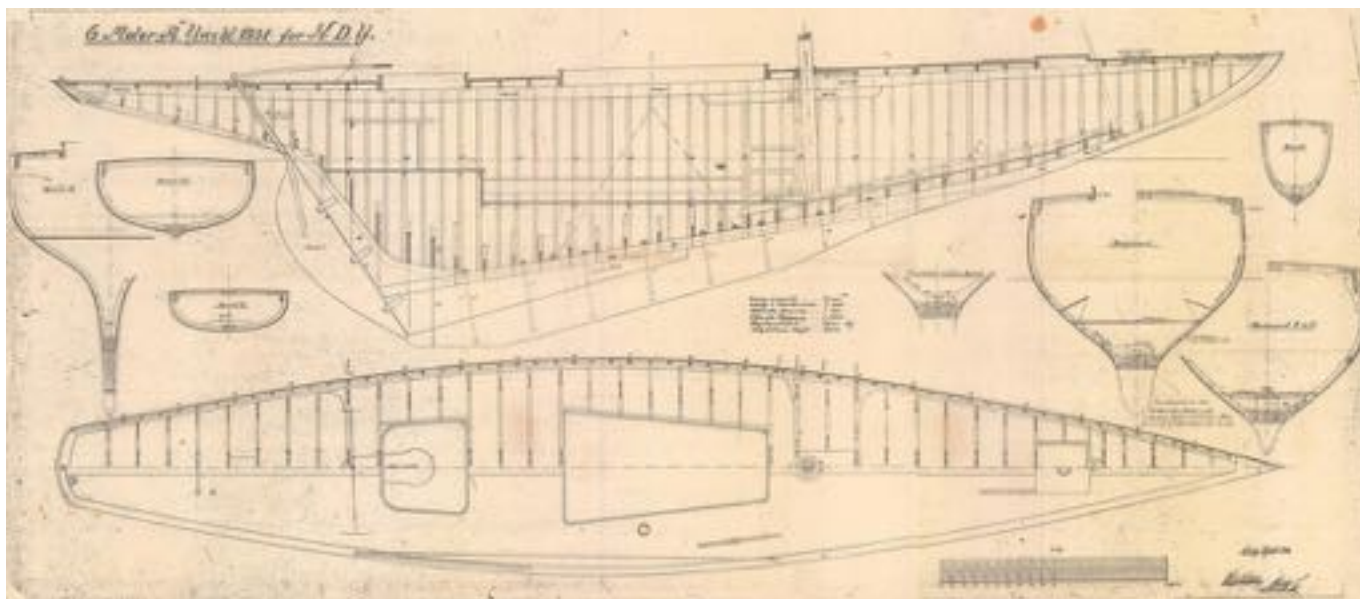
Hvert efterår indsendte danske konstruktører deres forslag KDYs konkurrence, hvor et udvalg vurderede de anonyme tegninger og traf valget om hvilken båd, der skulle bygges det følgende år. I 1930 faldt valget på en konstruktion af Wedell-Wedellsborgs og Anton Witt. Navnet blev i første omgang "KDY 1931", og der blev truffet afgørelse om, at Nordbjærgets Bådeværft skulle bygge udføre opgaven til en pris på kr. 10.500,-

Kapsejler helt ud i hver eneste træfiber

CUTTY bærer præg af at være en kapsejladsbåd. En overalt-længde på 11 meter, bredde på mindre end 2 og en mast, der er 14 meter over dækket, taler sit tydelige sprog. Nede om læ er der ingen form for bekvemmeligheder, og materialeforbruget er reduceret til et minimum. Bordtykkelsen er mindre end en tomme, bundstokkene er direkte små og spanterne er dimensioneret som svøbene i fartøjer af samme størrelse.

Den slags sætter sit præg på en båd, når den runder de 90 år. I CUTTYs tilfælde kan dødt træet ikke mere. Trækølen er ikke rådden; men dog voldsomt udtørret. Der er talrige brud på bundstokke, spanter og svøb. Ud over slitagen har også skiftende historiske luner spillet ind. Blykølen er udskiftet med en af jern - antageligt i bytte med kolde kontanter under besættelsen, Det originale dæksarrangement uden ruf og med to cockpit er på et tidspunkt erstattet med en mere turvenlig udgave med et cockpit, ruf og en forluge. Mastespor samt mastehullet i dækket har også været udsat for nogle eksperimenter. Alt i alt lidt af en opgave.

Byggetegning med signaturerne fra hhv. Wedell-Wedellsborg og Witt.



Vælge mellem 3 scenarier

Det stod også klart for de 5-6 aktive omkring CUTTY. Ude i virkelighedens klare lys opererede de med 3 mulige scenarier for deres arbejde:

- 1 Renovering efter bogen, hvor alt ødelagt tømmer skulle udskiftes - og hovedsageligt udfra den tradition CUTTY oprindeligt var bygget efter. Resultatet ville være en sejlklar 6mR-båd
- 2 Renovering - ligeledes med sejlads for øje; men med brug af diverse moderne materialer som aflastning for de langvarige og tunge arbejdsprocesser.
- 3 Renovering med henblik på at bevare en af de fornemste kapsejlsbåde - men udelukkende som udstillingsgenstand.

Øverst på listen var naturligvis scenarie nummer 1; der samtidig var den mest ambitiøse. Et stort arbejde for 5-6 mand på en en-dages arbejdsuge, på en bedding, der måske hurtigt bliver forvist fra dens nuværende placering. Intentionen om det gode håndværk trak dog så meget, at løsningen blev en mellemting:

CUTTY får sit oprindelige dæksarrangement tilbage efter traditionel byggeskik og de resterende dele af skroget skræbes rene og behandles, så den er værdig til udstilling. Det betyder, at nye kræfter - eller økonomiske midler - på et senere tidspunkt kan følge arbejdet op og gennemføre den næste etape.

Sjakket er allerede i gang. Det gamle bjælkelag er fjernet, og det samme er ved at ske med gammel lak og årtiers skidt. Der er fundet mahogni til at udskifte det øverste bord i begge sider og eg til erstatning for det gamle bjælkelag i gran.



Vi følger i kommende numre op på arbejdet med CUTTY og den historie, der er knyttet til den gamle Meter-båd.



Her ligger BITTEN, mæt af dage. Men lige inde i hallen står folkene i NFK Struer og genskaber BITTEN. De gamle beslag, og lidt mere end det, kan genbruges. Så BITTENS sjæl lever videre i nye klæder. Vi følger byggeprojektet med artikler i kommende numre af bladet. Det lille foto er fra en kapsejlads med bådtypen 12,5 kvm.

BITTEN bliver genskabt

Af Ole Olsen, NFK Struer

I 1936 blev der hos bådebygger John Madsen, Strandhuse, lidt syd for Svendborgsundbroen, bygget 4 små smukke kuttere efter tegninger fra Chr. Jensen fra Norge. Her følger beretningen om den ene af dem.

Op til 1959 ved vi ikke rigtig noget. Men netop det år, havde en ung elektrikerlærling i Struer, Ole Bjerre, fået skrabet penge sammen til at købe sig sin drømmebåd. Det blev BITTEN. Båden blev fundet i Skanderborg og fragtet hjem på lastvogn.

Der skulle godt nok lige et par nye kølplanker til og en ny mast var også nødvendig. Det kostede seks øl i bytte for en bundgarnspæl, men så var de sejlene.

Der blev sejlet rigtig meget kapsejlads med blandt andre Oles brødre som gaster, og en lille krølle på historien handler om storebroren.

Oles bror skulle giftes! Om formiddagen den store dag, var han godt nervøs. Så det blev foreslået at han tog båden for at sejle sig en lille tur. Det giver, som vi jo alle ved, ro at komme på fjorden.

Men av, det blev dårligt vejr, og os der har sejlet i de små kuttere, ved alt om hvor våde de er i sø. Og selvfølgelig blev det på kryds hjem. De nåede det lige akkurat, men der blev ikke tid til at skifte undertøjet, så folk i kirken så en gom med en meget, meget våd bagdel.

BITTEN blev solgt videre til Svendborg i 1964, dukker på et senere tidspunkt op i Ålborg, og bliver i 1980 købt af Ejvind Jensen, Nykøbing Mors.

Selvfølgelig skulle båden sejles hjem. Det gik dog ikke helt efter planen. Kølen blev tabt ude i Løgstør Rende. De fik dog på en eller anden måde det hele med hjem, men der vente-

de selvsagt et større renoveringsarbejde den følgende vinter.

Nye kølbolte og nogle få nye planker i bunden. Det gamle oregondæk blev udskiftet med et af teak. Og en erstatning for den gamle bundgarnspæl blev bestilt hos Houmarks Bådebyggeri i Thisted.

Ved samme lejlighed blev navnet BITTEN udskiftet med Ada. Ejvind sejlede med ADA frem til 2007, hvorefter Kåre Sørensen, Struer, overtog båden - han faldt for de smukke linjer. Men Kåre havde afsluttet renoveringen af ANJA, en 45 kvm Berg spidsgatter. Renoveringen blev belønnet med tildelingen af DFÆL's Harpunloggen i 2012, og Kåre skulle selvsagt lige trække vejret ovenpå den indsats og hæder.

Det blev en tænkepause frem til 2013, hvorefter båden blev overdraget til Nordvestjysk Fjordkultur, og her tænkte vi så videre indtil 2017, hvor førnævnte Ole Bjerre meldte sig ind i foreningen.

Ole kikkede lidt på sit gamle "skiv" og gik derefter i gang med skrabejernet. Det holdt på i en god måneds tid. Men BITTEN var blevet for dårlig. 81 år under skiftende forhold var nok.

Så starter historien lidt forfra!

Hvad gør vi nu? Jo, vi besluttede, i foreningsregi naturligvis, at skille båden ad. Lægge køl, ror, mast, beslag og rig på lager, for herefter at bygge et nyt skrog og dæk til BITTEN. Ole var frisk på ideen, "det starter jeg sgu op på". Så i løbet af efteråret 2019, er der lavet og rejst byggeskabeloner til den nye, gamle BITTEN.

Hvornår båden skal være færdig? Det har vi i Nordvestjysk Fjordkultur et helt klart svar på. Fredag klokken 11.00. Måned og årstal bestemmer vi engang udi fremtiden.

Ole Bjerre er i gang med byggeprojektet hos NFK i Struer.



Juniorbåden, der blev en voksen klasse



Kapsejlads med 12,5 kvm, foto fra den norske klub.

Den store norske konstruktør, Chr. Jensen, havde tegningen til en juniorbåd for den norske ungdom klar i 1929. Båden blev taget vel imod, tegningen modificeret med lidt højere fribord året efter.

Den smukke og velsejlende 12,5 kvm gik med tiden hen og blev en stor klasse, som stadig er aktiv i Norge. Også i Danmark blev der bygget til klassen, men rigtig stor blev den aldrig i hverken Danmark eller Sverige, der omtrent samtidig fik konstrueret juniorbåde efter svenske forbilleder.

Få danske både men 130 på den norske liste

I DFÆL's register finder vi kun én 12,5 kvm, men der har nu sejlet flere end det. I artiklen fra Struer fortælles, at der alene hos bådebyggeren John Madsen ved Svendborg blev bygget fire både i 1936.

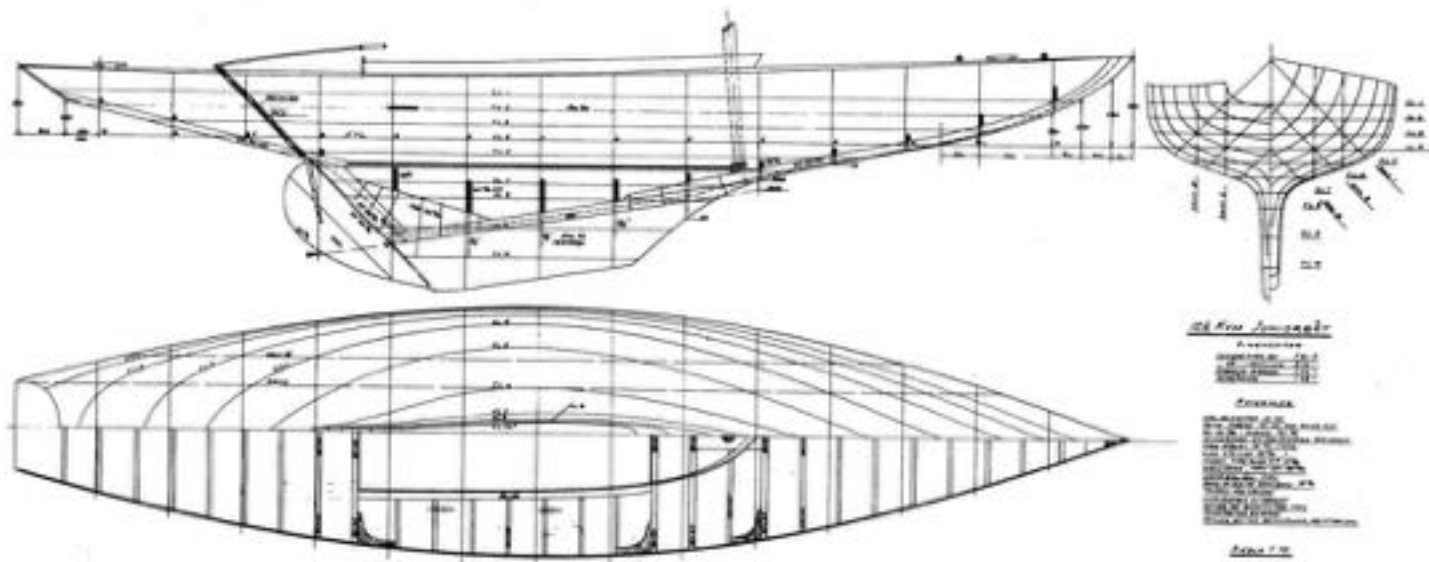
Der er bygget i årene efter 2. verdenskrig, og der er fornylig bygget nye både i mahogni til klassen på et værft i Vietnam. Hovedparten af bådene er bygget af norsk fyr på eg, men Oregon Pine blev populært fra midten af 1950'erne og frem. Flere norske bådeværfter byggede til klassen, blandt dem det nok så kendte Anker & Jensen (Johan Anker og Chr. Jensen), og nogle har da også senere fejlagtigt tilskrevet Johan Anker konstruktion, men det er altså hans kollega Chr. Jensen.

En af de danske sejlere, der har haft fornøjelsen af at eje og sejle en 12,5 kvm er Joachim Refn:

"Jeg havde 116 FLY, og det er den smukkeste og bedst sejlede båd, jeg nogen sinde har haft. Jeg solgte den tilbage til Norge, hvor den stadig sejler."

Den norske forening for båden, Klasseklubb for 12,5 kvm krysser, lister i sit register 130 fartøjer. Langt de fleste fartø-

Længde	7,61 m	Længde vl	5,00 m
Bredde	1,70 m	Dybgang	1,04 m



12,5 kvm juniorbåd

Fakta



Nybygning af 12,5 kvm på værft i Vietnam.

Dette er Christian Jensens tegning, som blev lagt til grund for klassen, da den blev godkendt i 1930. På den oprinde-lige tegning fra 1929 har båden 4 cm lavere fribord, som de aller første både blev bygget med.

Gennem årene er der sket revisioner af klasse-tegningerne. Den gang skulle f.eks. Roret været bygget af to ens tykke planker af træ. Nu kan roret bygges i valgfrit materiale.

Finder du luppen frem, kan du måske læse, at båden blev kaldt for 12 1/2 kvm Juniorbåd. Netop i 1929 besluttede KDY at få bygget Juniorbåde til de unge sejlere efter den svenske konstruktør Salanders udkast til en Pojkbåt. Også på den svenske vestkyst var der gang i ungdomsbådene. Her besluttede Långedrag Segelsällskap i 1927, at få tegnet en moderniseret udgave af Långedragjullen hos konstruktøren Hjalmar Olsson. De første både havde gaffelrig, men allerede i 1928 tegnede han den med bermudarig, og det blev en succes som juniorenes båd.

Dermed stod de tre nordiske lande med hver deres bud på en juniorbåd. Og alle tre bådtyper lever den dag i dag som aktive klasser, omend vidt forskellige i deres løsning.

12-meterne dyster ved Skagen

*Foto-causeri fra sommerlandet:
Jørgen Heidemann*



"En appelsin faldt ned i min turban" i august - uventet: Havde igen i år bevilget mig selv et par uger på Bunken Strandcamping ca 15 km syd for Skagen, lige ud til Kattegat-klitterne. Så skal man jo ha' fisk!

I Aavangs Fiskehus i et af de (for nogle) kendte Bindebøll-havnehuse.



Hvad ses så hen over de næste tagrygge? ...en træmast – en ret høj en! Det viser sig så, at det er 12 K 15 WINGS fra 1937, som er fortøjet udfor fiskeauktionshallen.



12 K 15 WINGS, 1937

I løbet af et par dage anløb yderligere 2 – heriblandt den eneste 12'er jeg nogensinde har været i berøring med, VANTITY V, som jeg havde den spændende opgave at>NNL-måle ved Svendborg Classic Regatta i 2006. Spændende, ikke bare fordi det var "en sjælden fugl, der var fløjet i nettet", men også mere håndgribeligt spændende fordi dens overhang på ca 2½ meter var meget mere end min flydestok på 1 meter,

så der skulle lige opfindes en pålidelig, demonterbar forlænger.

Og i ugens løb kom yderligere 6, så der var 9 til start lørdag. Formedelst 1000 kr kunne købes en gæstplads til prøvesejlads en af dagene før kapsejladsen.

Fristende – bare en hel del over feriebudgettet!

Så det var mit held, at stævneleder, Filipp Skafte-Holm (også skipper på WINGS), da jeg spurgte, hvor banen skulle være, så jeg kunne se på fra land, fortalte mig, at S.114 "SARAH" ville sejle ud i området for 200 kr!

Den chance nupper man da - meget bedre end at stå på ydermolen eller stranden. Så til søs! – med den HELT rigtige kutter-motorlyd. Det viste sig at være en rigtig god idé, for lokaliteten derude, hvor det foregik, var ret langt væk og et godt stykke ude. Der havde ikke været meget at se dér-fra, hvor jeg ellers ville være kommet hen.



Men i takt med, at SARAH havde tøffet sig ud i nærheden af banen, var der mere for øjet: Tilbage i havn efter en super formiddag på vandet er der så senere lejlighed til at tage disse impo-

nerende fartøjer i nøjere øjesyn, her de 4 af dem ved kaj langs bagsiden af Bindebøll-husene. Og senere der kom flere, så de lå i 2 lag.

Efterskrift:

Dette lille causeri blev startet i spontan, naiv begejstring over at være dumpet ned i en begivenhed med aktører fra toppen af klassiske sejlsportsbåde – det gav lyst til at delagtiggøre Jer deri. America's Cup blev fra 1958 helt frem til 1987 sejlet med 12-metere.

En oplevelse, jeg gerne deler ud af, med både, der ligger langt ud over det sædvanlige for de fleste af os. Det er både



På banen udfor klitterne syd for Skagen – i flot klart augustvejr på Kattegatsiden. Skyggen over land er havgus over Skagerak.

i en helt anden liga end vore. Men både, som man (i hvert fald jeg) kan glædes over, at nogen har lyst og evne til at holde smukt i live. Og bruge efter deres formål.

”Bonus-INFO” – især for interesserede tilskuere til andre 12mR sejlads 2020 i de hjemlige farvande:
Skagen-arrangementet – første del af EM 12mR 2019 sidst i august - gentages (desværre) ikke i år. Men gerne en anden gang, oplyser stævnelederen. I samme perioder afholdes i

øvrigt VM i år for 12mR ved Helsinki 16-23 august.

Men der er 2 andre muligheder: Første chance er i forsommeren, hvor der 8-9 juni holdes ”Tune Up” sejlads ved Dyvig (Nordals) og derefter 10 juni sejles ”Fetch Race” Dyvig -Glücksburg. Dette som optakt til Robbe & Berking ”Sterling Cup” 2020 ved Flensburg 10-14 juni.

Anden chance kommer i september, hvor der afholdes ”Wessel & Vett Cup” 2020 ved Skovshoved.

Så runder 12 K 10 TRIVIA, der næsten skjuler SPHINX. I baggrunden (fra venstre) WINGS, VIM og JEANETTA.





*Danske 12 D 1 "Thea" fra 1918
(ex "Nina") var der også.*



Mere mærkerunding: Forrest 12 K 15 WINGS, så (næsten gemt) 12 K 10 TRIVIA og sidst 12 G 4 SPHINX.

Lidt mere, bred, orientering findes i "Bogen om Meter-Bådene" fra 1984 (udsolgt fra forlag) om meter-både af alle størrelser. Kan ofte fås i antikvarierne.



De næste i mål er 12 US 15 VIM og 12 K 1 JEANETTA og om lidt gaffelriggede 12 E3 HETI.

12 M i Danmark Fakta

12'er flåden her i Danmark består i disse år af:

KZ 7, KIWI MAGIC (Bruce Farr, 1987)

D 1, THEA (Johan Anker, 1918)

K 5, VANITY V (William Fife, 1936)

US 15, VIM (Olin Stephens, 1939)

K 15, WINGS, (Charles Nicholson, 1937)

Måske (igen) DEN 12 SIESTA (Johan Anker, 1939/2015)

SIESTA var Johan Ankers sidste 12'er konstruktion, båden blev først bygget 2012-15 (hos Robbe & Berking i Flensburg)

12 K 15 WINGS først over mållinien ! – 15 (?) glade mand på dæk





VANITY V – dækdetaljer



HETI – til gaffelrig passer bovspryd smukt.



12 D 1 THEA, udenpå ligger 12 G 4 SPHINX.



Flere VANITY V detaljer. Det var dette enorme overhang, der fordrede en flydestoksforlænger til NNL-måling ved SCR i 2006.



12 K 1 JEANETTA ser helt ny ud og er den også næsten. Replika bygget 2018 med ganske få rester af den originale JEANETTA fra 1939. Se mere her: <http://jenetta.de>

Sådan bruger jeg lim til bådebygning

*Af bådebygger Finn Nielsen
Løgstør Bådebyggeri*

Som opfølgning på Ole Olsens fine artikel om laminerede stæвне og spanter i blad nr. 141 vil jeg gerne give nogle af de erfaringer, jeg i mere end 40 år i bådebyggerfaget har samlet op.

Når vi vil bruge limede samlinger i båden, stiller vi nogle krav:

Først og fremmest drejer det sig om vandfasthed. Til samlinger i skrog, dæk og overbygning kræver vi en 100 % vandfast lim, type WBP (vand- og kogefast). Til limninger af rundholter og andet, som er godt langt over vandet og beskyttet af lak eller maling, kan vi slække lidt på kravet, og i apteringen behøver vi slet ikke at tænke på vandfasthed.

Endvidere vil vi ofte ønske en lys lim, så vi får en usynlig limfuge. Vi vil gerne have en lim, som er let at arbejde med (hellere énkomponent end tokomponent), og vi vil helst kunne arbejde ved lave temperaturer. Der kan også være et ønske om at få limen til at udfylde små ujævnheder og unøjagtigheder i samlingen mellem to emner.

Vi finder ikke én type lim, som opfylder alle krav. Fenol-resorcinollim (PRF) giver en limfuge, som er 100 % vandfast og holdbar. Men den stiller store krav til presstryk (som ikke kan klares med alm. skruevinger), tempera-

tur, træfugtighed og nøjagtigt tilpassede limflader. Og den er ganske giftig at arbejde med.

Epoxylim er også vandfast, men tåler ikke temperaturer over 80 grader og nedbrydes af UV-lys, altså sollys. Den kan udfylde ujævnheder og er generelt let at arbejde med, men



Finn Nielsen bygger spanter til en ketch - nybygning.



En forudsætning for et godt resultat er altid veltilpassede, ny-bearbejdede limflader, dvs. man høvler emnerne højt 24 timer før limningen.

den er allergifremkaldende.

PU-lim (skumlim) har svært ved at lime på træ, som er helt tørt. Den giver en fuge, som er vandfast. Kræver veltilpassede overflader og højt presstryk – hvis den får lov at danne skum, virker dette vandsugende. Afgiver giftige dampe.

PVAc-lim (hvid lim) i fugtbestandig udgave er velegnet i ap-teringen. Den er ikke giftig at arbejde med, hærdet hurtigt (pressetid ved 20 grader typisk 20 minutter), kræver ikke specielt højt presstryk og kan vaskes af med vand – hærdet lim opløses med sprit.

Gran, fyr og bøg giver som regel ingen problemer i forhold til limning. Sværere bliver det, når vi vil lime lærk, teak og eg. Lærken kan have svært ved at opsuge limen på grund af et stort harpiksindhold, teaken har et højt indhold af olie, og egetræet har en lukket struktur.





PRF-limen klarer dog alle tre sorter, hvis man smører rigeligt på, lader limen få god tid til at suge ind, og derefter sætter gradvist tryk på med tvingerne, indtil man er oppe på et tryk på 5 – 10 kg/cm².

En forudsætning for et godt resultat er altid veltilpassede, ny-bearbejdede limflader, dvs. man høvler emnerne højest 24 timer før limningen.

Hvis vi virkelig vil nørde med tingene, kan vi gøre noget ekstra ud af at udvælge træet. Det er det løse, porøse vårved der er i stand til at opsuge lim, så jo mere af dette vi har på de flader, der skal limes, jo bedre vedhæftning får vi.

Hurtigtvokset nåletræ og langsomtvokset løvtræ har en høj procentdel vårved, så her har vi en god mulighed for at få en god vedhæftning, og hvis vi så ovenikøbet sørger for at få spejlskåret træ, dvs. at årringene står nogenlunde vinkelret på limfladen, så har vi kortest mulige afstand imellem vårvedsringene.

Det kan lyde som teknikaliteter, men det er faktisk forhold, som har en afgørende indflydelse på limningens styrke.



Det, der frem for alt belaster en limfuge, er ikke træk-, tryk- og vridbelastninger fra den samlede konstruktion. Det er i stedet de indre spændinger, der opstår, når træet arbejder i takt med vekslende fugtighed. Træet arbejder stort set ikke på længden. Det arbejder noget på tværs af årringene og cirka dobbelt så meget på langs af årringene.

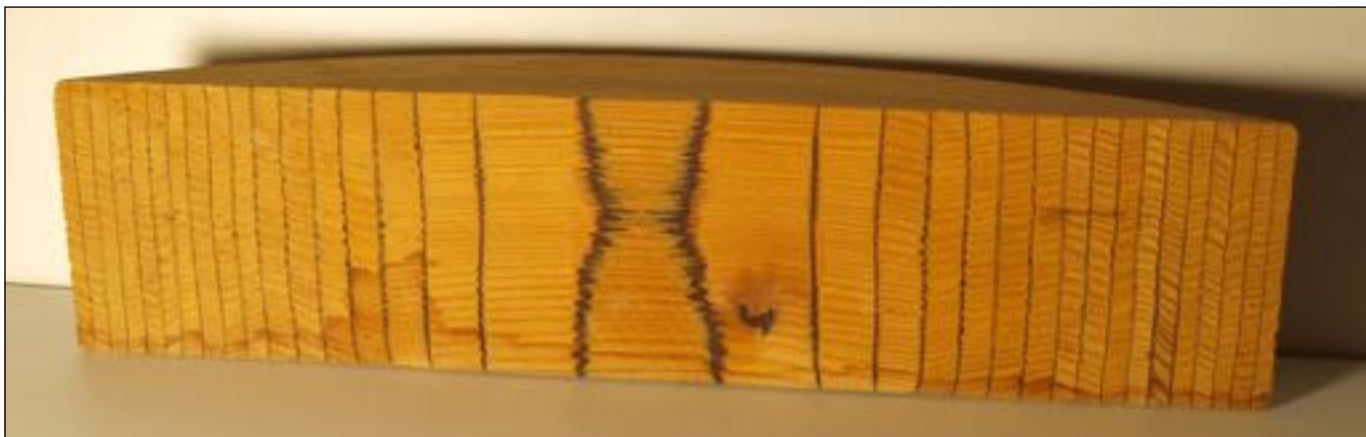
Dermed får vi de mindst mulige spændinger (og størst mulig holdbarhed) i den limede konstruktion, hvis vi sørger for at lime langsgående træ mod langsgående træ, spejlskåret træ mod spejlskåret træ, og planskåret mod planskåret. Og vi skal ikke lime to stykker træ sammen, hvis de har forskelligt fugtindhold.

Der er kort og godt rigtig mange spilleregler at tage hensyn til, når man limer træ. Til gengæld har vi med limteknikken mulighed for at lave virkeligt lette og stærke konstruktioner i træ, og der er stort set ingen grænser for de faconer, der kan fremstilles.

**Se mere om Løgstør Bådebyggeri på:
Baadebygningskurser.dk**

Det øverste billede: Det høje limtryk presser lamellerne ind i hinanden, derfor den savtakkede limfuge.

Det nederste billede: Det er det løse, porøse vårved der er i stand til at opsuge lim, så jo mere af dette vi har på de flader, der skal limes, jo bedre vedhæftning får vi.



Træsejlere inviterer til fællestur

Langsomt Sjælland Rundt



Sådan ser sejls ud fra den lille platgatter PUK's cockpit. Måske er den for lille til at sejle med på turen, men den er velkommen, og skipperne hjælper hinanden, siger de to initiativtagere. Foto: Finn J.

John Parby og Simon Bordal har deres både i Orø Havn, og en vinterdag over en kop kaffe i en pause for skrabearbejdet i bådteltene, udviklede de en idé. De vil bruge en del af sommeren til at sejle Sjælland rundt i fred og ro. Sådan en rigtig nyde-tur, hvor man ikke piner båden i dårligt vejr og i det hele taget lader inspirationen råde. Ideen har fået lidt mere form, og flere andre sejlere har hørt om dem og meldt sig til. Starten går samme dag som DFÆL's sommerstævne slutter, og med start fra stævnehavnen.

Et uformelt arrangement

Nu håber de to, at deres idé kan gå hen og blive en god tra-

dition. At starte fra stævnet og tage på rundtur i det lokale farvand. Næste år er det Marstal, og så kan det måske være den langsomme rundtur går i det sydfynske.

Arrangementet er aldeles uformelt. Hver båd sørger selv for forplejning undervejs, og bådene aftaler med hinanden, hvad næste stop er. Forholdsvis korte dagture, god tid i de små, lokale havne. Tid til at opleve stederne. Tid til hygge.

Kan følges på DFÆL's facebookside

Sejlsadsen kommunikeres dagligt på DFÆL's Facebookside, så sejlere kan slutte sig til langs ruten. Nogle måske bare for en dag eller to, andre for at tage hele turen med.

Sejladsen er for træbåde, og de to initiativtagere sejler selv singlehand i deres både. John har en klasset folkebåd, mens Simon har en kravelbygget spejlgatter også i folkebådsstørrelse. Storsejl og fok og god tid, det er opskriften.

De to ser gerne, at alle typer af træbåde deltager. Og på listen er da også allerede sejlbåde, en motorsejler og en lille svenskbygget Snipa. TS-bladet vil også skrive om arrangementet, så måske vil nogle gamle brugsbåde tage turen med.

Vejret bestemmer ruten

Om turen rundt skal gå med eller mod uret bestemmes af vejret, når starten på sejladsen går. Fremherskende vindretning er jo vestlig, og i så fald går turen fra Frederiksværk ned gennem Øresund og videre fra Helsingør mod syd. Er vinden i øst, går turen op omkring Sjællands Odde og ind i Sejrøbugten.

De to initiativtagere satser på, at turen er fri for stress, og derfor er der ingen detaljeret tidsplan eller rute, ud over at turen går rundt om Sjælland. Med mindre vejret sætter en stopper for projektet...

Interesserede kan kontakte Simon på telefon 22981674 eller mail post@simonhansen.dk. Samme telefon og mail er med på turen.

Langsomt Sjælland Rundt

Fakta

Start	Frederiksværk lystbådehavn 12. juli
Pris	Gratis
Tilmelding	DFÆL's hjemmeside eller tlf. 22981674
Varighed	Det bestemmer den enkelte sejler selv
Mere info	DFÆL's hjemmeside, defaele.dk



Bogen om at bevare båden

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

Nyt fra foreningen

Sommerstævner 2020 og kommende år

Sommerstævnet i år er i Frederiksværk. Vi har etableret et fint samarbejde med den lokale sejlkлуб og med havnekontoret.

Bestyrelsen vil gerne holde næste års stævne i Marstal, og der er kontakt til nogle af vores medlemmer på stedet om dette. I 2022 kunne det være, at et sted i det østjyske var en mulighed.

Bestyrelsen vil gerne have en langsigtet plan for stævnerne, og vi håber det vil være muligt frem over at være nogle år på forkant med stævneplanlægningen. Næstformand Ole Olsen er tovholder på stævneaktiviteterne.

Yachtloggen

Arbejdet med Yachtloggen er i gang, og vi har efter en ganske træg start fået hul igennem til det IT-firma, som har leveret Yachtloggens IT. Vi har gennemgået fejl og mangler i det leverede system og formuleret ønsker til videre udvikling. Her kigger vi også på muligheden for at samkøre DFÆLS fartøjsregister med Yachtloggens registre. Dorthe Christensen og Ove Juhl er tovholdere på sagen.

Flere besøg hos lokale træbåds miljøer

Bestyrelsen fortsætter arbejdet med at styrke kontakten til de lokale træbåds miljøer. I løbet af foreningsåret har vi besøgt træbådsfolket i Frederikshavn, Struer, Helsingør, København og til dels Holbæk. Det kommer der artikler til Klassisk Træbåd, og på flere måder har vi indledt konkrete sam-

arbejder med de lokale foreninger. Foreningens formand er tovholder på denne opgave.

Vi mangler mailadresser

Vi vil gerne kunne maile nyheder og anden information direkte til medlemmerne. Senest er det gjort i forbindelse med generalforsamlingen den 8. marts. På udsendelserne kan vi se, at en del af vores mailadresser ikke længere er aktuelle. Så være rar at tjekke, om du har fået mail fra foreningen, ellers kasserer Dorthe Christensen og få opdateret din mailadresse. Dorthe er tovholder på vores medlemsdata.

Redaktionsgruppe og ny redaktør

Fra det kommende nummer af bladet er Preben Rather redaktør. Samtidig har vi etableret en redaktionsgruppe der samler bladets faste skribenter, som ud over Preben er Jørgen Heidemann, Carl Mangor og Simon Bordal Hansen. Redaktøren hører gerne fra flere, der vil bidrage med artikler, fotos eller andet. Fast eller bare en gang i mellem. Preben Rather er tovholder på bladets aktiviteter.

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

Tovholderne

Der er mange aktive i DFÆL. Du er velkommen til at kontakte tovholdere, 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

Preben Rather
preben@rather.dk

DFÆL's fartøjsregister

Ove Juhl
oveudby@gmail.com

DFÆL's bladarkiv

Carl Mangor
c.mangor@gmail.com

Kulturarv, datagrundlag

Ove Juhl
oveudby@gmail.com

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

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

12. juli til august

Langsomt Sjælland Rundt. Start ved
DFÆL-stævnets afslutning.

5. september

Deadline Klassisk Træbåd
Efterårsnummeret

Bestyrelsesmøder

Når den nyvalgte bestyrelse træder sammen og konstituerer sig efter generalforsamlingen 8. marts, planlægges den årets bestyrelsesmøder. Se datoer på vores hjemmeside og i næste nummer af bladet.

Havsørn 1965

Smuk 34 fods træsejlbåd fra 1965. Havsørn bygget på Storebro Værft. Konstruktør Olle Enderlein. Furler 200 rullelegua, Storsejl med gennemgående pinde, VHF radio. 2 blus gas. Lod- og log. 230 volt landstrøm med Tystorlader. 18 hk. Yanmar fra 2004. Cockpittelt. Ligger p.t på land i Nivå. Søsættes 2.5.20

Kr.49.000

Stefan Weck

Mikkelborg Park 1,1tv. 2970 Hørsholm

Marianneweck@gamil.com

Tlf 40534854



Knarr O DEN 17

Bygget 1959 af Børresen Vejle.

Båden er i meget fin stand.

Har igennem tiden fået nyt dæk og meget andet fornyet. Harken blokke og beslag, fine sejl 2 år. Træmast i fin stand, Alumast, Suzuki motor, Cockpittelt, Vinterstativ. Står i hal om vinteren

Pris. 90.000

Tlf.26242687 mail.gunnarpet08@gmail.com



Molich One Design

Molich One Design, 34 fod, Hondurasmahogny på lamineret eg, 16 hk Vetus under 700 timer, sejl fra 03 men pæne, kortplotter, selvstyrer, bompresenning, sprayhood, cockpittelt,ankre, vinterstativ og meget andet udstyr. Se billeder under Scanboat.

Kr.95.000.

Lis Nielsen

Tlf: 42258649 27574330 74724330



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

Træbådsmiljøet Kalender

Maj - september

Torsdags kapsejlads

Arr: Københavnske Træsejlere

28. - 31. maj

TS Pinsestævne, Ålborg

Træskibssammenslutningen

1. - 3. juni

Fjordsejlernes sommertræf

Bemærk: Hørby Havn

6. juni

Venø Rundt, kapsejlads

Arr: Nordvestjysk Fjordkultur

10. - 12. juli

DFÆL Sommerstævne

Frederiksværk lystbådehavn

Arr: DFÆL

Gæster: Juniorbådsklubben

12. juli og frem

Langsomt Sjælland Rundt

Start ved DFÆL-stævnets afslutning.

6. - 8. August

Svendborg Classic Regatta

Arr: DFÆL, DMFL m.fl.

8. August

Øresund på Langs, kapsejlads

Arr: Københavnske Træsejlere m.fl.

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 altid, nem og simple at arbejde med.

Giver en ubeskrivelig hård og spejagtig højglans overflade som vil skinne i årevis.



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer til S10400 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



Limning

TDS serie af monterings- og spalteepoxier, for forsættel limning af teakdæk og andre træsorter



Rengøring

TDS teak cleaner for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggende overflader.



Værktøj

Special udvalgt TDS værktøj til nem blanding af og fugemasse, sand lodende af fuger eller fugning.

WEST SYSTEM®
(BRAND)

Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.



Invitation til at deltage i Øresund paa Langs 8. august

Kapsejladsen arrangeres af Foreningen Maritimt Værksted Hal16, Helsingør i samarbejde med Københavnske Træsejlere, Træskib Sammenlutningen (TS) og Museet for Søfart. Kapsejladsen er åben for alle klassiske træskibe, -både og -joller.

Planlægning og yderligere information kan indtil videre følges via Facebook på Maritimt Værksted Hal 16s side og på www.mfs.dk/hal16

Gaffelrigget 20 fod Lynæsjetle

Jollen er bygget i 1973 af bådbygger 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 klapkøjer 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

	1	TID	500	2	PUNKT I KAPSEL-LADS	ANNUL- LERE	IX	DAN- MARK	PROPEL	KIG		VÆSKE	ROUTE		ALENE	STAT	OLLE EN- DERLEIN	TONDE
3									1									
JUNIOR			SKRAP KVINDE	3								GIVER DET GLATTE LAG						
VOKAL		COCKPIT- SIDE				4		MÅL SPARE- RIBS		+SERUM+ BEBOELSE						2	KOM- MER TÆT PÅ	
50		TATVE AFGÅR									IT KENDER VARM							
FLISE							MOBEL LUF		5			TO ENS				NÆRT FOR- ENING		
BAGI			TIME		6	502			DØRK FAMILIE- MEDLEM				10					
TIDL. POLITISK PARTI			4						7						KLO SELV			
DANSK VOKAL	8	DIVERN					STIFT RICE				LEDER	OK RUM			UDRAB TAL	BLONST		TIDSRUM
RUNGE							DST DØRNG					SE	ÅNDE MAD		12			V D E A L
STRØM			BLONST HALV- SKOR							DØRK	KLUB LÆ							
KOLLE- GJUM I KBH.								11	PASS- WORD							Føl parti		
SKIB				TOKE				5										

- 1 Langsgående støtter for dæksbjælker
- 2 Jollen, der blev brugt af fiskere og handlende drenge
- 3 Specialmøbel til klatreturen i masten
- 4 55° 42,9' N 10° 01,0' E
- 5 Ubehagelige grå papirlapper

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

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

Gorm

Deltag i lodtrækningen om en DFÆLpræmie

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 15. april 2020.

Husk navn og adresse

□ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □

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



Kulturarv Platgatteren PUK

Redaktionen fik en mail:

På foranledning af artikel i medlemsbladet nr. 111 2012, kan jeg oplyse, at PUK er bygget og tegnet af HC Poulsen til min far i konfirmationsgave i 1927. Jeg ved-

hæfter et billede, taget i Strandhuse i Svendborg ved Madsen's værft i 1960-61, med min far stående ved agterenden.

Med venlig hilsen

Bådebygger Thorleif Poulsen

Den mail vil uden tvivl glæde PUK's nuværende ejer, Finn i Holbæk, der har sejlet PUK i en menneskealder.

ISSN 1902-0163