



Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 144 efterår 2020

- ★ Langtursbåden Frigg
- ★ Werner Hansen
- ★ Gislinge-projektet
- ★ Derfor sejler jeg træbåd
- ★ Utzon spidsgatter Delfin

Lone og Micka-båden



Nr 144, efterår 2020

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

Redaktion og annoncer

Preben Rather
blad@defaele.dk
2175 2070

Tryk

Step, Svendborg

Annoncepriser

Medlem gratis max. 1/3 side med lille foto og tekst. Værdi: 400,- kr.

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 aktive side på Facebook.

Bidrag til bladet

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

Næste nummer

I din postkasse til december.
Deadline 5/11 2020.

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

Dorthe Christensen

Kasserer, sekretariat

Phillip de Langes Alle 7A

1435 København K

2010 7141

dorthe.erik@hotmail.dk

Anja Kiersgaard

Strandgade 15A

4230 Skælskør

M: 5055 9367

E: anja@kiersgaard.eu

Preben Rather Sørensen

Redaktør

Ladby Longvej 29

DK-4700 Næstved

Danmark

M: +45 2175 2070

E: preben@rather.dk

Jørgen Heidemann

Suppleant

Peter Hansen

Suppleant

Medlemskab

Mail/ring sekretariat ved
Dorthe Christensen.

medlem@defaele.dk

2010 7141

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: 2049 3774

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/

Indhold

<i>Motorbåden Micka</i>	4-9
<i>Konstruktøren Werner Hansen</i>	10-15
<i>Langtursbåden Frigg</i>	16-23
<i>Gislingeprojektet</i>	24-27
<i>Cutty og Pokalsejladsen</i>	28-29
<i>En vinter-sejltur</i>	30-31
<i>Derfor sejler jeg træbåd</i>	32-35
<i>Utzons Delfin lever</i>	36-37
<i>Bådtællingen er godt i gang</i>	38
<i>Nyt fra DFÆL og kalender</i>	40-41
<i>Annoncer</i>	39, 42-46
<i>Krydsordet</i>	47

Fem ro- og sejljoller er bygget og søsat i Holbæk. Med undervejs er en masse børn og unge fra byens skoler. Nu skal de lære at bruge jollerne. Drivkraft i det visionære projekt er Kystliv Holbæk. Se også bladets bagside.
Foto: Preben Rather





*Micka er
min lille
verden*

HVIDOVRE MOTORBÅDEN MICKA

Af Simon Bordal Hansen

Fotos: Lone Schrøder Weiland og Simon Bordal Hansen

Det begyndte for tre år siden i påskeferien. En smuk lille motorbåd i blank mahogni fangede møbelsnedkeren Lone Schrøder Weilands blik. Hun vidste sådan set ikke noget om træbåde, men kunne jo hurtigt se, at her gik godt håndværk og skønhed op i en højere enhed, der tilmed kunne bruges til at få fine oplevelser i. Og så blev Lone træbådsejer.

”Den var jo meget lille og næsten helt åben, men jeg fik da lavet en madras til den og sejlede en tur til Sverige”, fortæller Lone. Det var på den tur hun indså, at en lidt større båd stod på ønskelisten.

”Jeg havde set én der lå i Christianshavns Kanal med et til salg skilt på. Sådan en svensk snipa-type”.

Det var **Micka**, båden som denne artikel handler om, og som for alvor forvandlede møbelsnedkeren fra Hvidovre til træsejler. En rigtig svensker, bygget i eg på eg med overbyg-

ning og indretning af eg.

Renoveret i en rækkehushave

Lone fik plads i Hal 16 i Helsingør til at stå med den første lille båd, og her var der altid råd og vejledning ved hånden.

”Det var rigtig godt, og jeg troede, jeg også kunne stå der den følgende vinter med den nye båd”. Men det kunne Lone ikke, på falderebet fik hun besked om, at der ikke var plads. ”Jeg skulle ellers i gang med at reparere dækket, en bundstok og en masse andre småting”, så nu var jeg lidt på hælene. Det var så der, at gutterne i Hvidovre Bådelaug trådte til. En af dem mente, at Micka da bare kunne komme hjem og stå i hans lille rækkehushave og få telt på. Og sådan gik det til, at Lone alligevel fik tag over hovedet til at renovere båd den vinter.



På dækket kom malingen af lærredet, og ellers blev alt det lakerede på fribord og dæk renskrabet. En bundstok midtskibs blev renoveret, og hele båden igen malet og lakeret til den store guldmedalje. Undervejs fik Lone gode råd fra en DFÆL-mentor, der også besøgte båden et par gange undervejs.

Sommeren 2020 meldte Lone sig til DFÆLs Corona-initiativ, *Langsomt Sjælland Rundt*. Det kom der en god lang tur på mange hundrede sømil ud af, og Lone



Renoveringen af lærredet var vinterens største udfordring. Det gamle lærred er slidt op flere steder, og en udskiftning er kompliceret. Lone har lavet en midlertidig løsning, der kan holde tæt i adskillige år. Nemlig ved at mætte lærredets overflade med epoxi og så male.



fik med skiftende gaster prøvet Micka af – også når vejret for alvor viste tænder. Båden viste, at den er særdeles sødygtig, og at den kraftige 25 hestes Nanni dieselmotor kan holde den på ret kurs selv i grov sø og stiv kuling.

Mickas historie

Mickas historie stod der ikke noget om, da Lone overtog båden fra ejeren på Christianshavn. Kun at båden var købt i Sverige.

Navneskiltet Micka prydes af et anker og bogstaverne HMK omhyggeligt skåret ind. Det kunne være en sejlklub, måske en motorbådsklub i en by, som begynder med H. Den oplysning var faktisk den eneste, Lone og DFÆL havde, da jagten på bådens historie begyndte. Men så kom Lone i tanke om, at der lå en kvittering mellem de papirer, der fulgte med båden.

Det viste sig at være en kvittering på motoren, og håndskrevet med nu udtværet kuglepen, kunne der godt stå Kay Persson fra Halmstad på slutsedlen, der ganske vist havde en del år på bagen. Alligevel blev det åbningen til Mickas historie. Nu har Micka fået sin egen gruppe på Messenger, hvor Kay, Lone og DFÆL er med. Og Kay er lykkelig over, at have fået kontakt til Micka igen. Her er hvad Kay har kunnet fortælle:

Micka er bygget udenfor Göteborg i begyndelsen 1970'erne af en bådebygger, der skulle pensioneres. Båden skulle han selv have glæde af. Men sådan gik det ikke. Bådebyggeren døde, inden Micka var bygget helt færdig, overbygningen manglede. Den næsten færdige båd blev solgt til et ægtepar i Halmstad, Solveig og Heimar. De fik en møbelsnedker til at bygge det sidste. Nu havde de en fin snipa med en traditionel svensk Albin O22 ombord, den klassiske 2-cylindrede benzinmotor med 12 hk ydelse.

Solveig og Heimar sejlede så båden fra begyndelsen af 1970'erne til 2001, hvor Kay købte den og satte den i stand. Micka var nu med i Halmstads Motorbåtsklubb, HMK, og Kay havde glæde af båden frem til sommeren 2018, hvor en dansker fra København kom forbi og købte den. Og kort tid efter skiftede båden igen ejer, og kom i Lones trygge favn.



*Så smukt ligger Hvidovre Bådelaug
træbroer lidt nord for Hvidovre havn.*

På besøg hos Micka

Lone og Micka holder til nogle hundrede meter nord for Hvidovre havn. Her har Hvidovre Bådelaug et par træbroer i meget hyggelige omgivelser. På den nordlige ligger Micka og vugger på Kalvebodernes grunde vand, med Københavns sydhavn mod nord, Amager mod øst, Sjællandsbroen og bag den Køge Bugt mod syd og endelig Hvidovre inde vestover.

Umiddelbart kunne dette være et sted langt væk fra storbyen, i en krog af en dansk fjord. Et lille træhus på land udgør klubhuset, og træbroerne med motorbåde. Kun de aflåste

låger ude på broen minder os om, at vi vist alligevel ikke er ude på landet.

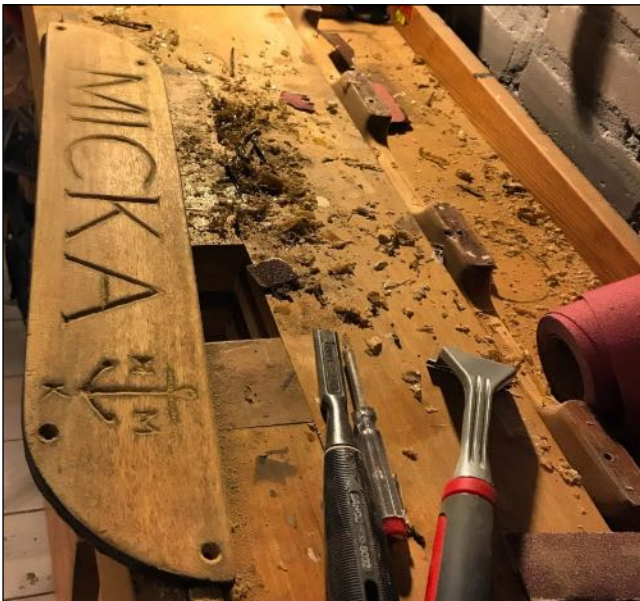
Micka ligger trygt i vandet. Med sine godt 2 ton og fornuftige bredde, giver hun ikke nævneværdigt efter, når vi går ombord. Overbygningen er lav, så det er med at holde balancen uden at kunne gribe fat i noget. Dækket står fint med malet lærred og blanklakeret eg ligesom den nydelige overbygning.

Cockpittet er lidt afskærmet af det lave vindspejl, og i havn slår Lone kalechen op, men ikke når hun sejler. Lige der ude agter kan hun godt lide at sidde og styre båden. En lille løs rorpind bliver stukket ind i roret, og så har hun kontrol over båden. Det føles bedre end at bruge rattet, synes Lone. Indretningen er helt traditionel med fine små detaljer. Og det skal der ikke laves om på. Den lange sommertur viste, at båden fungerer godt, sådan som den er. Plads til at sove inde i kahytten og plads til at nyde vejr og vind ude i cockpittet.

Båden er min lille verden

Lone er glad for at have en gast med, når den står på længere ture. Men hun tager tit båden ud til en badetur i det fine område vest for Dragør på Amagers sydkyst. Ankrer op, bade og nyder livet.

”Jeg bruger al min tid på båden”, fortæller Lone. Jeg elsker at være ombord, at sejle og at arbejde med den. Den er en helt lille verden, som jeg har for mig selv og hvor jeg virkelig





*Til venstre:
Lone har skiftet
rammerne omkring
vinduerne. Det tog tid
at finde lister magen til dem
fra 1970.*

*Her:
Lærredet repareret, så det er tæt og
kan holde en del år, inden en renovering.*

*Under:
Patineret, men sund og solid. Og nu smukt lakeret.*

føler mig afslappet". Mon ikke de fleste træsejlere kan nikke genkendende til den beskrivelse?

"Det sværeste synes jeg nok er at lægge til. Det kan godt drille og stresse. Men jeg får det vel lært efterhånden".

Ellers er det kommende sejlture, Lone tænker på. En tur op lang den svenske vestkyst lokker, og nu hvor de tidligere ejere er dukket op, er der kommet et ekstra argument for at tager sommerturen den vej.

Der er Kay i Halmstad og Mickas første ejer, Solveig. Hendes mand, Heimar, er død, men Solveig nærmer sig de 90 og lever i bedste velgående. Hun blev meget glad over at høre nyt fra Micka, fortæller Kay. Han kontaktede hende straks, da han hørte fra Lone i Hvidovre.

Sådan binder gamle træbåde mennesker sammen.





MICKA, fakta

Type	Svensk snipa
Værft	Bygget i begyndelsen af 1970erne ved Göteborg
Længde	7,3 m
Bredde	2,3 m
Dybgang	0,7 m
Vægt	2 tons
Materialer	Eg på eg
Motor	25 hk Nanni diesel
Hjemsted	Hvidovre Bådelaug
Ejer	Lone Schrøder Weiland

Konstruktøren Werner Hansen

Admiralen



Af Ove Juul

På Sophus Webers værft, Gl. Hestehauge ved Svendborg, var der i vinteren 1899 god gang i byggeriet af bulb-kølsbåden, **Fix**, bygget til SL målereglen. Den 22-årige, nyansatte skibskonstruktør Werner Hansen ledede arbejdet, og han har sikkert været stortalende og synlig på værftet, for han fik her tilnavnet Admiralen. Det er nok her, han har fået sit blik for hurtige både. **Fix** blev bygget uden en køber, måske til Weber selv. Den blev solgt til Baron Blixen-Finecke, der omdøbte båden til Ellen II. Den klarede sig fremragende i årets kapsejladser, og Werner Hansen fik en stor del af æren for bådens succes.

Sent i juni 1900 får værftet problemer med at levere to både, bygget efter den unge Frederik Hegels egne tegninger.

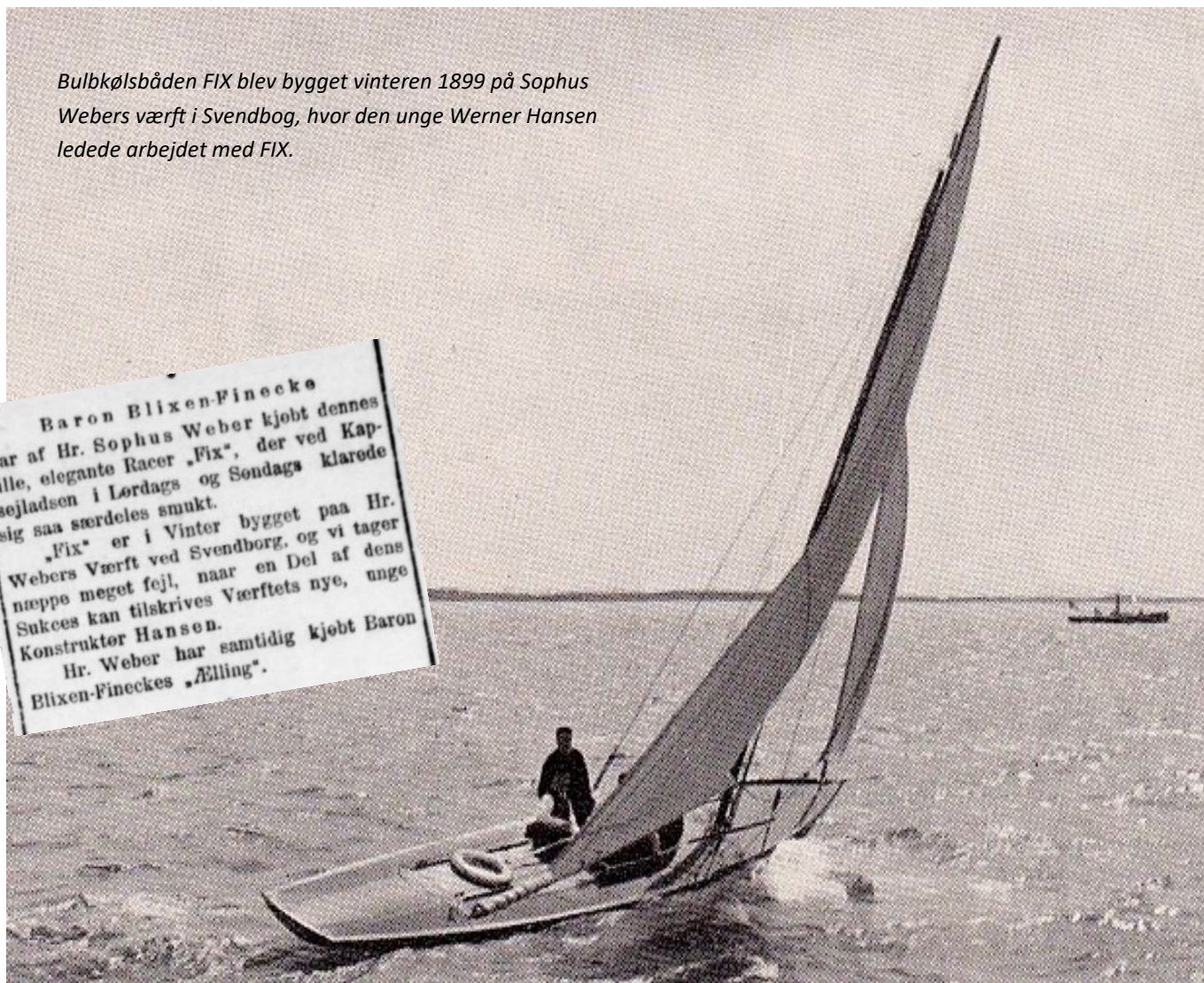
Den ene bygget til Frederik Hegels selv, **Khaki**, den anden bygget til direktør Wetts, **Nirvana**. Begge både var tilmeldt årets kapsejladser, men blev ikke færdige til tiden, og der måtte meldes afbud til nogle af forårets kapsejladser. Det har ikke været populært, når datidens både ofte var forældede efter få år. Det menes, at årsagen til forsinkelsen var, at Werner Hansen havde fået sin afsked fra Webers værft.

Werner Hansen og det københavnske natteliv

Herefter rejser Werner Hansen til København, hvor han ofte ses i det københavnske natteliv sammen med overetssagfører Hjordemaal og en kendt københavnsk diva. Divaen er sandsynligvis Dagmar Hansen, der i den periode var forlovet med overetssagføren. De beskrives i datidens blade som et

Bulbkølsbåden FIX blev bygget vinteren 1899 på Sophus Webers værft i Svendbog, hvor den unge Werner Hansen ledede arbejdet med FIX.

Baron Blixen-Finecke
har af Hr. Sophus Weber kjøbt dennes
lille, elegante Racer „Fix“, der ved Kap-
sejladsen i Lørdags og Søndags klarede
sig saa særdeles smukt.
„Fix“ er i Vinter bygget paa Hr.
Webers Værft ved Svendborg, og vi tager
næppe meget fejl, naar en Del af dens
Sukces kan tilskrives Værftets nye, unge
Konstruktør Hansen.
Hr. Weber har samtidig kjøbt Baron
Blixen-Fineckes „Ælling“.



førende trekløver i det københavnske natteliv. Werner Hansen for sin noget snurrige facon. Det har ikke været muligt at finde ud af, hvad han har levet af, måske tegninger af støvler og flipper mm., eller Randers handsker, som det fremgår af avisen **Bladet** i juni 1905. Det kan konstateres af de få fotos, der findes af Werner Hansen, at han var særdeles velklædt.

I sine unge dage var han en dygtig og aktiv kapsejler, der

havde sin gang i KAS, og her lyttede de unge sejlere til hans historier, som nogen var vilde med, og andre syntes var lige vel vidtløftige. Han er i øvrigt kendt for sine mange pudsige kommentarer og omskrivninger af sejlersproget.

I den lidet flatterende artikel i **Bladet**, kan vi få den bedste beskrivelse af Werner Hansens ungdom, da han på dette tidspunkt endnu ikke havde gjort sig særligt bemærket som konstruktør.

Det er først i 1905, at han konstruerer **Kismet**, en racer til SL-reglen. Denne båd er formentlig hans første selvstændige konstruktion, og den kom til at tage mange præmier i de kommende år. Direktør Harald Halkier, der bestilte **Kismet**, har nok ikke fortrudt, at han stolede på den unge mand.

I 1906 rejste en dansk delegation bestående af Alfred Benzon og Fredrik Hegel til London for at deltage i en konference om en ny verdensomspændende måleregel. De fik stor indflydelse på den nye måleregel, den første meter R regel. Senere på året rejste de igen til London for at præcisere målereglen, og her medbragte Benzon et forslag til en 8 meter tegnet af Werner Hansen. Hans første tegning var en lang, smal båd, men Benzon ønskede en bred, fyldig båd, så Hansen måtte hjem og tegne den om. Tiden ville komme til at vise, at Hansen havde haft ret i det første forslag.

Vinder international konkurrence om 6-meter

I 1907 blev der i Frankrig afholdt en konkurrence om at tegne en 6 meter, bygget til den nye måleregel. I konkurrencen deltog Europas bedste konstruktører, og Werner Hansen deltager som den eneste repræsentant fra Danmark. Han kalder sin konstruktion for **Fricadelle**. Navnet siger lidt om hans evne til at lege med ordene og hans store madglæde. Hans tegning vandt førstepræmien, men da han ikke havde medsendt byggetegninger, blev den anselige pengepræmie ikke uddelt, men Werner Hansen fik i stedet en medalje, "Medaille en vermeil avec mention speciale", som et plaster på såret.



Dominerer hos seksmeterne

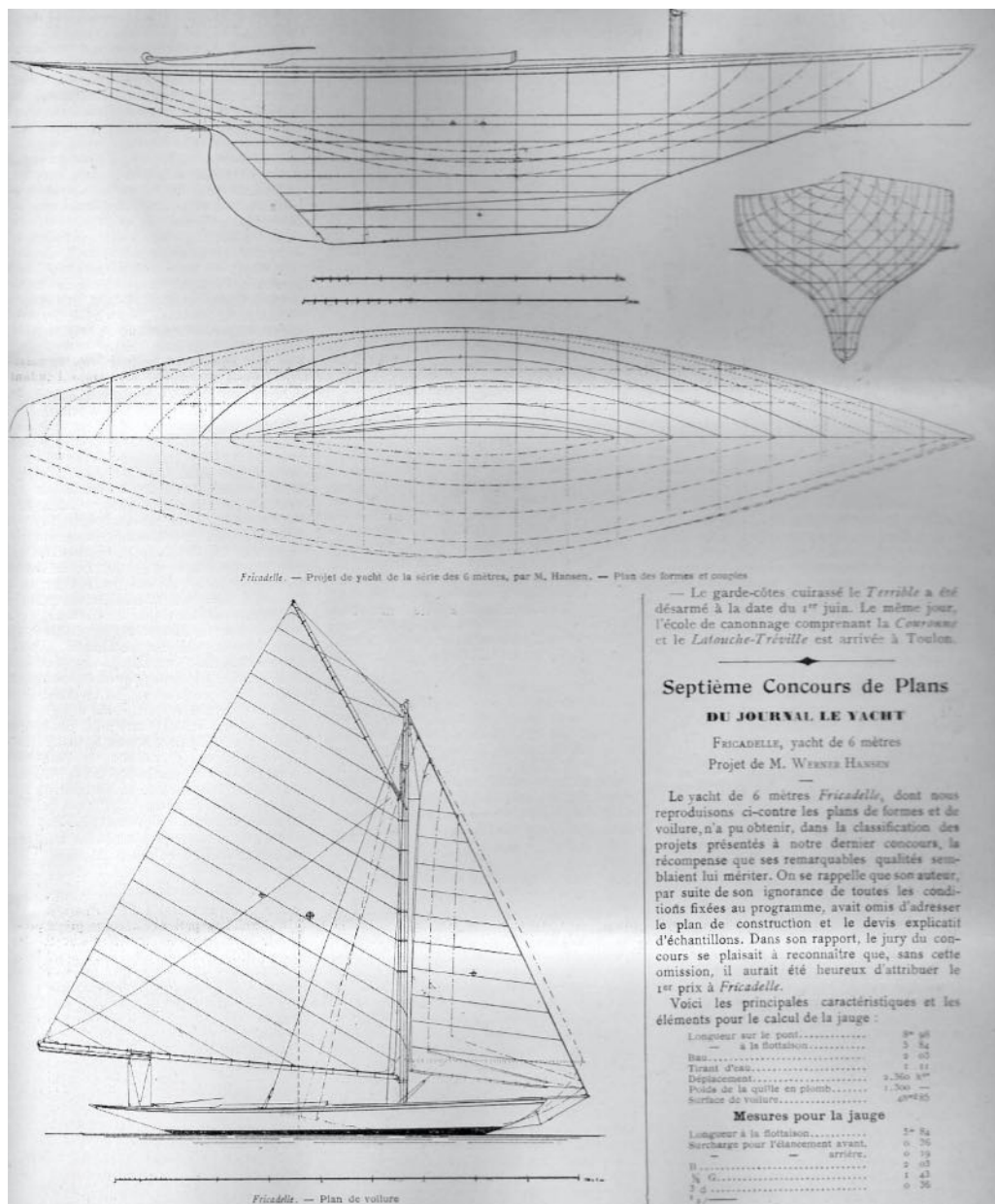
I 1908 bestilte bagermester Valdemar Nielsen en 6 meter, **Kimono**, hos Werner Hansen. Den er formentlig bygget efter tegningerne fra konkurrencen i Frankrig, og den blev bygget af Jacob Svendsen, Refshaleøen. Valdemar Nielsen byggede den til En-ton sejladsen i 1908 i Belgien, hvor den fik en 2. plads. Efter sejladsen blev **Kimono** solgt til Belgien, og derefter bestilte bagermesteren straks en ny 6 meter båd, **Albatros**, af Werner Hansen, også bygget til En-ton sejladsen. Det blev starten på en periode hvor Werner Hansen dominerede med 6 meter-bådene **Kimono**, **Albatros** og **Nurdug I**, II, III og IV.

I Danmark var der ingen andre konstruktører, der nåede ham til sokkeholderne. **Nurdug II** deltog i olympiaden i Stockholm i 1912 med Meulengracht-Madsen ved roret, og de hjemtog en sølvmedalje. Ud over 6 meterne og **Kismet**, konstruerede Werner Hansen to 7 Metere, **Veb** og **Star III** samt en 8 meter **Unda**.

De første fire **Nurdug**-både blev finansieret af et konsortium med formanden for KDY, baron Otto Reedtz-Thott, i spidsen. De øvrige medlemmer af konsortiet var en blandet flok af datidens rigmænd. Navnet Nurdug er Gudrun skrevet bagfra. Gudrun var hustru til baron Otto Reedtz-Thott.

Vinder i USA

I 1914 blev En-ton sejladsen aflyst på grund af krigen (første verdenskrig), og KDY og ejerne af **Nurdug IV** valgte at tilmelde den til sejladserne ved verdensudstillingen i San Francisco som den eneste europæiske båd. USA havde indtil da ikke konstrueret både til den europæiske 6 meter regel. Det var først i



I 1907 var i Frankrig en konkurrence om at tegne en 6 meter, bygget til den nye måleregul. Europas bedste konstruktører deltog med Werner Hansen som eneste Danmark. Han kalder sin konstruktion for *Fricadelle* og vandt 1. præmien. Navnet siger lidt om hans evne til at lege med ordene...

1933, at USA også kom med. Amerikanerne stod derfor med opgaven at finde en passende konkurrent til *Nurdug IV*. Præsidenten for sejladskomiteen valgte at lade bygge en ny 6 meter, ***Lady Betty***, opkaldt efter USA's præsident Wilsons hustru. Præsident Wilson udsatte en pokal for sejladsen, som ***Nurdug IV*** vandt.

Først nu fik Werner Hansen den anerkendelse, som han sikkert havde længtes efter med hædrende omtale i aviserne. Det blev desværre også toppen af hans karriere.

Efter sejren i San Francisco var der meget festivitas med stor ros til både konstruktør og rorgænger, blandt andet med reception på den amerikanske ambassade. Sejlsport var nu blevet en del af det internationale diplomati, sikkert også stærkt påvirket af det faktum, at det i amerikanske aviser fejlagtigt fremgik, at den danske konge var ejer

af *Nurdug IV*.

Nedturen starter

Men efterhånden som festerne ebbede ud, hører vi ikke meget til Werner Hansen, han bliver ramt af sygdom. En

enkelt gang dukker han op som dommer i en konkurrence om nye både, og i en kort periode efter 1. verdenskrig, passer han Landmandbankens direktør, Emil Glückstadts, både.

I 1918 ønsker KDYs byggeforening at bygge en 8 meter til "Kattegapokalen". De henvender sig til Werner Hansen, der dog ikke ønsker at bygge båden, da han ikke mener, at det er muligt at skaffe de fornødne materialer under de daværende forhold. I stedet påtog kammerjunker Lindholm sig opgaven med at bygge 8 meteren. Når man kigger i de gamle aviser, ses små annoncer med både, som Werner Hansen havde i kommission; henvendelse til Konstruktor Werner Hansen på Hotel Cosmopolite.

I 1922 bliver overetssagfører Hjordemaal tiltalt og dømt for bedrageri, og igen kommer den tidligere omtalte trio og deres færd i det Københavnske natteliv i aviserne. Werner Hansen beskrives som en syg og nedbrudt mand. Her ender sporet af Werner Hansen.

Hvor kom Werner Hansen fra?

Werner blev født den 19. januar 1877 i København, moderen er Anna Blenda Maria Brinck, som var ugift, hvilket fremgår af kirkebogen fra den tid, ligesom det også nævnes, at Werner er uægte. Landmand Werner Schwerin bliver udlagt som barnefader. Han døbes Hans Werner Brinck, så mon ikke han er opkaldt efter sin far.

I 1882 som femårig bliver han adopteret af staldmester Hans Hansen og Ellen Sofie Hansen, og efternavnet Brinck sløjfes, og herefter er det fulde navn Hans Werner Hansen. I 1885 er staldmesteren død og Werner, der nu er blevet 8 år, bor sammen med enken, som er husbestyrerinde.

Herefter har det ikke været muligt at finde noget om Werner Hansen, før han dukker op som nyansat konstruktor på Webers værft i 1899. Allerede i 1900 bliver han bevilliget sin afsked fra Webers værft, et ellers tilsyneladende godt samarbejde bliver bragt til ende. Muligvis på grund af, at Wer-

ner får en søn. Den 19. marts 1900 føder Amalie Andersen en søn, faderen er Werner Hansen ifølge kirkebogen, og det nævnes i øvrigt, at sønnen er "uægte" og moderen ugift. Sønnen døbes Hans Andersen, og han bliver bortadopteret til et par på egen.

Eftersøgt for ikke at betale hustrubidrag

I politiets efterretninger i april 1901 kan det læses, at Werner Hansen er eftersøgt som alimentant (eftersøgt for unddragelse af hustrubidrag/børnepenge) af byfogeden i Svendborg. I 1971 er der en længere artikel i Folkebladet for Randers og Omegn om restaureringen af skoleskibet **København**, der er kirkeskib i Sct. Johannes Kirke i Vejle. Restaureringen af kirkeskibet er udført af Hans Andersen.

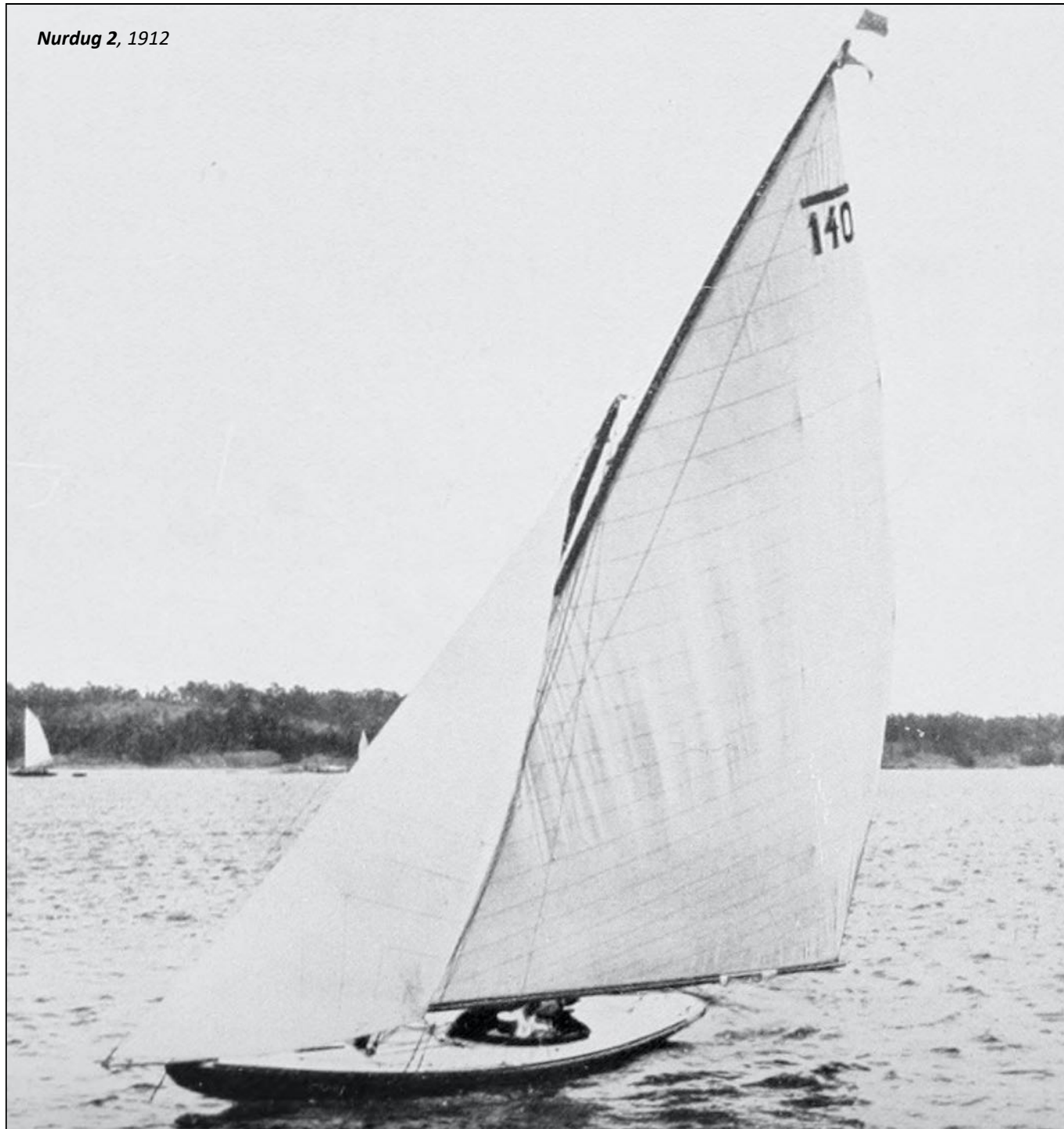
Han beskriver sin opvækst på Svendborg-egnen, hvor han havde sin gang på Webers værft, og han nævner, at han er søn af konstruktøren af **Nurdug**-bådene. Hans Andersen blev også konstruktor, dog med bygninger som speciale. Werners afsked fra værftet falder sammen med fødslen af Hans Andersen, så det er måske årsagen til, at Webers og Hansens samarbejde bliver bragt til ophør.

Werner Hansen dør i 1932. Det har ikke været muligt at finde noget om hans sidste år, men de har sikkert været præget af sygdom. Mon ikke også det har været medvirkende årsag til hans afslag på konstruktionen af 8 meteren til Kattegat pokalen.

Meget er ubesvaret, feks. ved vi ikke, hvordan han blev konstruktor hos Weber? Om han er uddannet som bådebygger, det har heller ikke været muligt at opdrive.

I næste nummer af bladet ser vi nærmere på Werner Hansens både og de resultater, de opnåede.

Nurdug 2, 1912



Frigg



Den trygge svensker fra Nakskov



*Af Simon Bordal Hansen, tekst & foto,
hvor andet ikke er angivet*

I den lille Hørby Havn på næsset i Holbæk Fjord ligger en smuk træbåd. Jeg har set sejlere kigge på den, mens de tænker, at det er da et rigtigt skib. Bygget til at kunne klare en storm fra vest i Kattegat. Og det skal vise sig ikke at være helt forkert. Sjældent med så meget god plads på fordækket og langs kahytten, og den måde stævnen er trukket lidt op peger begge på grov sø og trygge forhold. En havgående spidsgatter.

Frigg står der på den, og nede i cockpittet finder vi Linda og Benny. De har haft båden i 23 år, og pædagogen og tømre-

ren fra Tuse Næs fik fat i skibet ved en ren tilfældighed. Cockpittet er ikke stort eller åbent som på en kystkrydser, næh, her kan de brydende søer ellers bare komme an.

Fandt den ved et tilfælde

”Det var svenskeren Tore Herlin, der tegnede båden i 1931. Og jeg tror faktisk ikke der er bygget andre af dem end vores Frigg, og den blev først bygget i Nakskov i 1960”, fortæller Benny. Det skal senere vise sig, at bådtypen faktisk er bygget i adskillig flere eksemplarer, alle i Sverige. Men det vender vi tilbage til.

”Jeg var i Jyllinge for at hente en bådmotor til søspejderne, og så lå Frigg dér og var til salg. Der var noget ved hele bå-

HØRBY LANGTURSBÅDEN FRIGG



Det kompakte cockpit, en båd der er konstrueret til at kunne sejle langt på de store have.

ændre lidt på bådens rig. Masten er flyttet, der er monteret et bovspryd. Mastens nye position gav straks resultat, men at føre sejl fra bovsprydet har ikke haft den store betydning. Nede i kahytten er interiøret stort set originalt. Et klædeskab har måttet lade livet til fordel for et køleskab. Men ellers er båden omtrent som da den var nybygget. En traditionel lille salon med to langsgående bænke. Ryglænene kan slås ud og forvandles til to gode køjer. For-

dens form, det store fordæk, ja, den var ikke lige til at slippe".

Båden var, som Benny udtrykker det: "...i sindssygt god stand".

"Vi købte den faktisk uden at have sejlet den. Ejeren var meget omhyggelig med at se os an, kunne vi nu tage os af den perle af en båd. Vi havde købt og betalt, men han betingede sig alligevel, at han ville se os sejlede den ud og ind af havnen først. Det gjorde vi og bestod prøven, båden var vores". Så Frigg kom til Hørby og lignede ikke de både, Benny ellers sejlede med i de år – en slank og lang kutter og en Ålborg-jolle.

Den trygge båd

Det er blevet til mange sejlads i **Frigg**, men hverken Linda eller Benny har nogensinde følt sig utrygge i båden. Til gengæld måtte de lige vænne sig til, at Frigg ikke er en mester på kryds i modsø. Frigg er for rund i forskibet til at kunne krydse godt, mener Benny.

Det med bådens egenskaber på kryds har fået Benny til at

ude er pladsen mere trang, selv om det er her Linda og Benny har fået plads til en god stor madras til nattesøvnen. Ud over at det originale springer i øjnene, så er det påfaldende, at alt virker så solidt. Spanterne er virkelig robuste. Et kig under dørken får vi også. Benny løfter dørkbrættet, og vi kigger ned på vel dimensionerede bundstokke. En vaskesvamp ligger også dernede: "Det er vores lænsepumpe", siger Benny med et finurligt grin. **Frigg** tager nemlig ikke vand ind fra en uge efter søsætningen.

Båden er kraftigt bygget.

Lænsepumpen er en svamp til at samle lidt regnvand op med. Ellers er båden helt tæt.



Heller ikke når der sejles. Den smule fugt, vi kan se, er regnvand, der har sneget sig ned langs masten på et utæt sted. Og så er det at svampen lige kommer i brug til at samle de få dråber op.

Linolie i bunden hvert år

”Nu vi snakker om, at båden er tæt, så har det nok at gøre med, at jeg smører den med linolie i bunden hver vinter”, siger Benny. Faktisk er linolie bådens eneste bundprimer. God latin er ellers, at bunden mættes grundigt med linolie og derefter forsegles med en stærkere maling, f.eks. en linoliemønje. Malerteorien er, at den koldpressede linolie ikke danner en film, der er stærk nok til at fungere som overfladebeskyttelse. Derfor er maling lavet på koldpresset linolie ikke særlig holdbar. Men faktisk fornyer Benny den jo også hvert år...

”Da jeg have mættet træet med linolie ville jeg se, om bundmaling kunne sidde fast direkte på den linolieoverflade. Det kunne den godt, og jeg har ikke nogen som helst afskalninger i bunden”. Når båden kommer på land om efteråret, vasker Benny bunden med en blød børste og rindende vand. Ikke noget med at trykspule. En pæn del af bundmaling bliver derfor siddende,

Der er masser af plads på dækket. Et trygt sted for gæsten også i hårdt vejr. Dækket var oprindelig med lærred.

nemlig den der stadig virker. Senere på året får bunden så igen linolie, og til foråret en ny gang bundmaling.

Tore Herlin, den svenske mester

Vi skænker en kop kaffe og sidder godt i læ fra en hård vestenvind, der kommer ind over havnen fra sydvest. Benny viser et par store tegninger af **Frigg**. Det er kopier af Tore Herlins originale tegninger fra 1931. Han tegnede båden for Svenska Kryssarklubbens som deres udlodningsbåd i 1931. På en mindre tegning er der vist en mindre og kutterlignende sejlføring.

Tore Herlin er en af de rigtig store i nordisk bådbygning. Mange smukke, elegante og hurtige fartøjer bærer hans signatur, men Herlin havde også et godt øje til de spidsgattede både på den svenske vestkyst, Kosterbådene, den svenske spidsgatter. Frigg er sådan et projekt, bund solid og



kraftigt bygget, langt fra skærgårdskrydsere og meterbåde.

Tegningerne inspirerer til at prøve at finde mere viden om denne dejlige båd. Det bliver en research, som bringer lidt held, for i Sverige finder vi en forening, der varetager viden om Tore Herlin og de fartøjer, han tegnede. Herlinsällskapet, hedder den. I 1960'erne udgav selskabet en smuk bog om Herlins fartøjer. På en liste over fartøjerne finder vi bådens tegninger fra 1931.

Registeret viser også, at der i de følgende par år blev bygget flere fartøjer af typen, medens det danske byggeri, **Frigg**, ikke er nået frem til registeret. Så søsterskibe, det har **Frigg**. Tore Herlin sejlede selv den første af slagsen, den hedder Vega.

Herlin, Laurin og Kryssarklubben

Herlin var selv med til at starte Svenska Kryssarklubben, og den fik enorm betydning for svensk bådebygning. En af hans gode venner i Kryssarklubben var konstruktøren Arvid Laurin, der især blev kendt for en række smukke kosterbåde. Laurins navn dukkede op igen, da vi kiggede nærmere i Sjöhistoriska Museets arkiv over bådtegninger. Her var der nemlig yderligere to forslag til ændret rig på Herlins båd Vega, og tegningerne er lavet af Laurin. Så de to ypperlige konstruktører har hjulpet hinanden her.

Herlin har åbenbart også haft lyst til at se noget andet, end den rig han selv nåede frem til, da han tegnede båden. Og hvem ville være bedre til det end den moderne kosterbåds uovertrufne mester, nemlig Laurin.

Frigg og bådhistorien

Sådan gik det til, at vi kan skrive **Frigg** ind i et stykke nordisk lystbådshistorie. Ganske vist er Frigg bygget meget senere i Danmark hos Egon Nielsen i Nakskov. Frigg knytter sig til nordisk bådebyggeri ved at være bygget af lokale materialer i skroget, fyr på eg. Mange steder i båden er der brugt en meget smuk Oregon Pine med sine stramme og karakteristiske årringe. Måske importeret fra Amerika? Og i kahytten dominerer en smuk, mørk mahogni.

Frigg har ikke været udsat for store forandringer. Båden er



Mesteren selv til rors i Vega, søsterskib til Frigg, Tore Herlins egen konstruktion.

Herlin blev født i 1879 og døde i 1977. Der er stiftet et selskab til at varetage rettigheder m.v. og som desuden har udgivet en bog om hans både samt en liste over konstruktionerne. Se www.herlinsallskapet.se

født med lærredsdæk, men fik en gang lagt et teakdæk hos Walsted. Den gang, den sejlede med lærredsdæk, havde **Frigg** heller ikke nogen motor. Ejeren blev kendt for at sejle lørdagstur fra Nakskov til Svendborg med sine to sønner stående som friske matroser på fordækket. Lidt af en øvelse, al den stund båden ikke havde motor.

Motor, det har den nu, og da Linda og Benny købte den, lå en Volvo Penta MD 7B, den 2-cylindrede klassiker med 17 svenske dieselheste. For nogle år siden flyttede en Beta diesel ind med 30 hestekræfter og tre cylindre i stedet.

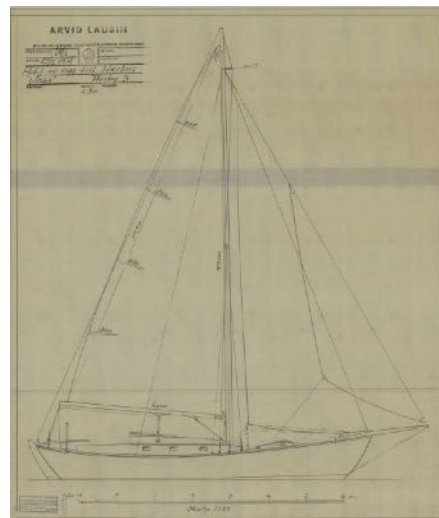
”Nu kan **Frigg** komme igennem, også selv om der står en strid strøm oppe i renden ved Hundested”, siger Benny.

Men så skal der altså heller ikke flere moderniseringer til. Benny sejler ofte båden singlehand, så hvad med en bovpropel, der kan være en god hjælp i en trang havn med en drilsk vind?

”Bovpropel, nej aldrig i livet”, siger Benny. Er vejret hårdt, finder han bare en pæl og ta'r den der fra.

”Måske kunne vi godt tænke os engang at få en båd, der var lidt større. Også en træbåd og en god sejler, pæn at se på, godt bygget. Men, nu bliver vi altså lige ved **Frigg**”, siger Benny. Fra Ålborgjolle over slank kutter og **Frigg** til – ja, hvem ved?





Arvid Laurin, kendt for bl.a. sine kosterbåde, lavede tre forslag til ændret rig på Vega, **Friggs** søsterskib. Tegningerne ligger på Sjöhistoriska Museet. Laurin og Herlin var gode venner, og de var begge to med til at starte den indflydelsesrige Svenska Kryssarklubben. Tegning: Sjöhistoriska Museet



Tore Herlins første blyantsskitser til Vega, der blev Svenska Kryssarklubbens udlodningsbåd i 1931. Tegning: Sjöhistoriska Museet

FRIGG, fakta

Konstruktør	Tore Herlin, 1931
Opdragsgiver	Svenska Kryssarklubben
Frigg bygget	1960, Nakskov
Materialer	Fyr på eg
Længde	8,65
Bredde	2,47
Dybgang	1,46
Kvm, original	43 kvm
Ejer	Linda Hansen, Benny Petersen
Hjemmehørende	Hørby, Tuse Næs
Antal både bygget	4 i Sverige, 1 i Danmark

Open Source bådbygning

Gislingeprojektet

*Estrid var den første
rekonstruktion af Gislingeåden,
som Vikingeskibsmuseet byggede i 1994.*

Båden blev i 2011 solgt til National Maritime Museum i Busan, Sydkorea.

Foto: Werner Karrasch, © Vikingeskibsmuseet i Roskilde

Af Preben Rather, foto: Vikingeskibsmuseet

Vikingeskibsmuseet har haft stor succes med at udlevere arbejdstegninger til et lille vikingeskib fra Gislinge. Foreløbig har flere byggeprojekter set dagens lys rundt omkring i verden.

Bådeværftet på Vikingeskibsmuseet i Roskilde har snart 40 års erfaring med at bygge vikingeskibe og andre klinkbyggede både. Fra den helt lille norske Gokstadbåd, til det 100 fod lange krigsskib, Havhingsten. Men også lynæsjoeller, smak-

ker, færøbåde, drivkvaser og andre bådetyper i klinkbåds-traditionen, er blevet bygget og søsat af bådbyggerne. Især rekonstruktionerne af fund fra vikingetiden, er en særlig specialitet. Mange faggrupper er involveret fra arkæologer og historikere over skibskonstruktører, til bådbyggere og sejlere. Alle bidrager med viden og indsigt, når en rekonstruktion tager form. Vikingeskibsmuseet har rekonstrueret alle Skuldelevskibene og gennemført spektakulære rejser til Irland, Norge, langs Grønlands vestkyst og i Østersøen. For fem år siden tog museet et stort skridt videre i udbre-

delsen af deres mangeårige arbejde med at rekonstruere arkæologiske båd- og skibsfund. Den lille Gislingebåd som i starten af 90'erne blev udgravet i Lammefjorden, blev rekonstrueret i 1994. Og i 2015 påbegyndte værftet endnu en rekonstruktion, men denne gang blev alle arbejdstegningerne gjort tilgængelige online med opfordring til alle om at gå i gang med egne bygninger af den samme båd.

Værftschefen på Vikingskibsmuseet, Søren Nielsen, er projektets ophavsmand, og idéen kom fra software-industrien, hvor Open Source er en anerkendt metode til at udvikle og forbedre alle typer programmer. "På Vikingskibsmuseet sælger vi jo normalt vores tegninger af rekonstruktioner, men ved at gøre tegningerne af Gislingebåden frit tilgængelige, ville vi skabe en større interesse for den klinkbyggede båd. Og vi kan se, at der opstår projekter, som rækker langt bredere ud, end til de professionelle bådbygger-miljøer, vi normalt er i kontakt med".

Sociale medier

Der blev ikke givet nogen begrænsninger ved udleveringen. Og for at støtte de projekter der opstod undervejs, gjorde museet en stor indsats for at formidle byggeriet af deres

GISLINGEBÅDEN

Strengt taget er Gislingebåden ikke et vikingeskib. Båden er fra middelalderen (ca 1130), og falder derfor udenfor den periode, som vi i Danmark betegner som vikingetid. Men byggeteknisk og designmæssigt ligger indenfor samme tradition, som de både og skibe vi kender fra vikingetiden. På Vikingskibsmuseets hjemmeside fortælles der både om projektet og fundet.
<http://bit.ly/gislinge>

egen version. Det foregik gennem museets Facebook- og Instagram-sider og gennem en bygge-logbog.

"Vi oprettede tidligt i forløbet en blog på museets hjemmeside, hvor de mange aspekter af byggeriet blev formidlet.



De to udgaver af Gislingebåden som Vikingskibsmuseet rekonstruerede i forbindelse med Open Source-projektet. Forrest **Gisle** og bagerst **Langór**. Foto: Werner Karrasch, © Vikingskibsmuseet i Roskilde



Amerikanske Ryan Anderson bor i Normandiet. Her med øksen fra Sydfrankrig og et stævntræ, der mangler mange timers arbejde. Privatfoto

jekt for unge. De unge deltager i bådebygning og formidling af projektet i tæt samarbejde med frivillige. Og i Annapolis, Maryland, er et bådeværft ved at udvikle et laserskåret samlesæt i krydsfinér. Chesapeake Light Craft tilbyder at man kan deltage i et kursus i regi af Woodenboat School, hvor båden bygges under kyndig vejledning af bådebyggere. Læsere af Klassisk Træbåd har sikkert allerede hørt om Woodenboat Magazine – formentlig den største udgiver af tidsskrifter til træbådsentusiaster.

Helt privat bygger Julius Strid en rekonstruktion i Winlock, USA. Han har tidligere bygget en færøbåd og har allerede en del erfaringer. Julius dokumenterer nøje hans arbejde i en byggedagbog, som vil udkomme i bogform.

Du skal bruge en økse

I Normandiet er Ryan Anderson i gang med at bygge "Trolljeger". Han har en kærlighed for træbåde og driver fritiden med at finde og bringe gamle både tilbage til deres oprindelige ære. Han faldt over Gislinge båden og tænkte "hvor svært kan det være?". Og det var ikke de sidste ord, der blev sagt i det projekt. Ryan fortæller: "Jeg indså hurtigt,

Og en Facebook-gruppe fik hurtigt tilslutning og har i dag godt 1200 meget aktive medlemmer, som viser projekter frem", fortæller Søren Nielsen. "Det er jo dejligt at se, hvordan hjælp og opbakning er med til at gøre den sejlede kulturarv tilgængelig for så mange mennesker".

Projektet vandt kæmpe udbredelse og flere end 100 entusiaster fra hele verden henvendte sig og bad om arbejdstegninger. Langsomt begyndte forskellige byggeprojekter at dukke op og der var tale om en stor bredde i projekterne, både i ambition og organisation.

Mange valgte at bygge modeller og halv-modeller og andre valgte at fortolke rekonstruktionen frit. Nogle projekter var drevet af professionelle bådebyggere, mens andre bygninger blev udført af unge arbejdsløse, stressramte eller handicappede.

Unge i arbejde og samlesæt

I Duluth, Minnesota ved Lake Superior, har man bygget en udgave af Gislinge båden som en del af et beskæftigelsespro-



En prototype i 1:3 af Gislinge båden som samlesæt i krydsfinér. Foto: © Chesapeake Light Craft



Julius' stævntre tager form. Privatfoto

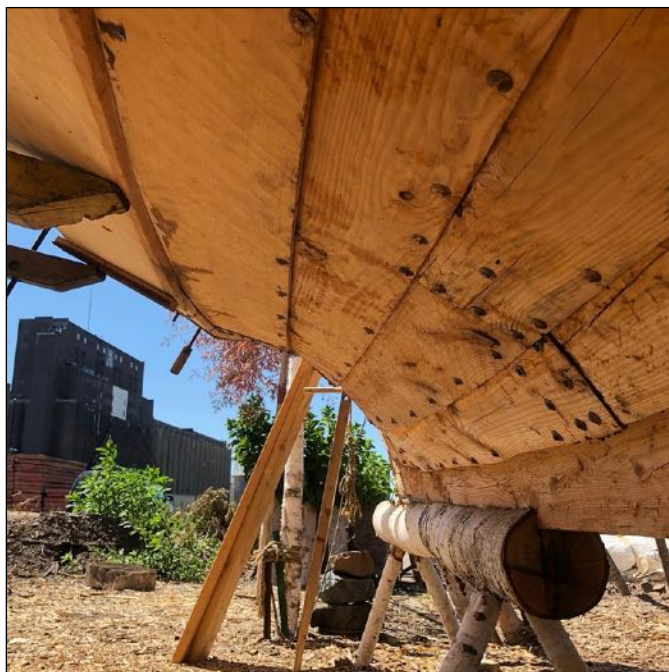
at jeg ville få brug for et nyt sæt værktøj. Økser, knive, vridbor. Den slags kan ikke købes i mit lokale byggemarked”, og Ryan fortsætter: ”Via sociale medier faldt jeg over en kvægavler i Sydfrankrig, som tilfældigvis også driver med at smede værktøj. Jeg spurgte lidt henkastet om han mon kunne smede en vikingetids økse. Ikke til pynt men til at bygge en båd med”. Efterhånden som projektet skrider frem, følger flere og flere med i Ryans projekt. ”Gislingeбайд -projektet og min ”Trolljeger” har åbnet min verden lidt op og inspireret dem omkring mig til at se en ikonisk del af deres historie. Det bliver håndgribeligt og reelt. Jeg har hørt det flere gange; vi har mistet så meget af vores historie og traditioner, og det er virkelig dejligt at se dem blive levende igen” slutter Ryan Anderson.

Den klinkbyggede båd

Det handler egentlig mest om at skabe opmærksomhed omkring den klinkbyggede båd. Som konstruktion og design, er den klinkbyggede båd unik og helt særlig for Norden. Båden definere det nordiske folk som søfarende i mere end 2000 år, og selvom den teknologiske udvikling har været enorm, er det grundlæggende design stadig intakt. Den

klinkbyggede båd gjorde Danmark til en af verdens største søfartsnationer – en position vi stadig fastholder i dag, hvor vi er verdens femtestørste.

Men den klinkbyggede båd er truet. Der leveres stadig nybygninger, men i begrænset omfang. Derfor er en lang række maritime organisationer og sammenslutninger i hele Norden, gået sammen om at ansøge Unesco om at få de nordiske klinkbådstraditioner omfattet af FNs konvention til beskyttelse af den immaterielle kulturarv – et projekt som vi vil følge op på i et kommende nummer af Klassisk Træbåd. Museet i Roskilde har snart 40 års erfaring med at bygge vikingeskibe og andre klinkbyggede både. Fra den helt lille norske Gokstadbåd, til det 100 fod lange krigsskib, Havhingsten. Men også lynæsjojer, smakker, færøbåde, drivkvaser og andre bådetyper i klinkbådstraditionen, er blevet bygget og søsat af bådebyggerne.



Work in progress I Duluth, Minnesota. Femte bordgang er på vej. Foto: © Nóatún Community Wooden Boats Works

Cutty og pokalsejladsen

Af Carl Mangor

*På Danmarks Museum for Lystsejlads er en gruppe frivillige i gang med at renovere 6mR-båden **Cutty** fra 1931. Klassisk Træbåd følger løbende arbejdsprocessen og dykker ned i **Cuttys** historie.*

Det var lige ved og næsten i 1930. Ved Guldpokalsejladserne i Göteborg havde Witt/Wedellsborg-konstruktionen **KDY 1930**, senere **Junge**, været meget tæt på en succes. Den klarede sig igennem til finalesejladserne; men måtte i sidste ende se sig slået af den svenske båd, Ian, tegnet af Gustav Estlander.

Egentlig havde KDY ikke penge i kassen til bygning af en ny 6-meter det følgende år; men efter en målrettet indsats lykkedes det at rejse det fornødne beløb, og KDYs Byggeforening kunne sætte en sekser i ordre.

Da 6mR-båden **KDY 1931** løb af stabelen på Nordbjærgets Værft i Kalkbrænderihavnen den 9. maj 1931, var det derfor med et altoverskyggende mål for øje: at hjemføre "The Scandinavian Goldcup" til Kongelig Dansk Yachtklub.

Guldpokalsejladserne havde, fra en stille debut i 1919 som en fejring af den nye finske selvstændighed, udviklet sig til at blive en sejlads af de store. Nylandska Jaktklubben i Helsingfors indbød til en konkurrence, hvor finske og svenske

sejlkubber udfordrede hinanden i kapsejlads med Skærgårdskrydsere i 40kvm-klassen. Allerede i 1922 blev sejladsen udvidet til et nordisk projekt, og den fælles skandinaviske sejladsorganisation overtog samtidig rollen som arrangør. Da 40 kvadratmeterne overvejende nød interesse omkring Den Botniske Bugt, blev de erstattet med 6mR-båden, der var i fornyet fremmarch efter 1. verdenskrigs afslutning. Det øgede interessen yderligere, og bare 4 år senere fik også resten af Europa og USA, lov til at deltage.

Statutterne krævede, at bådens besætning kom fra samme klub, samt at både konstruktør og værft var bosat i det land klubben kom fra. At hente pokalen hjem til KDY ville derfor være stort. Ikke bare for klubben, men for dansk sejlsport over en bred kam, hvor både sejlere, konstruktører og værft ville blive genstand for international anerkendelse.

Af de knap 11.000kr, det havde kostet KDYs Byggeforening at sætte fartøjet i ordre, fik man omtrent halvdelen hjem igen. Ved auktionen afholdt på værftet den 28. maj, gik KDY 1931 til direktør O. P. Christensen for et bud på 5.300kr.

Hver nation havde kun mulighed for at lade sig repræsentere ved én klub under sejladserne. I flere lande måtte man gennem udtagelsessejladser før en deltager var fundet. Det var lidt enklere i Danmark, hvor kun KDY havde den fornødne kapacitet til at stille med en udfor-drer. Reglerne gav mulighed for, at succesbåden fra året før kunne deltage igen, så juni måned blev benyttet til

SVENDBORG BÅDPROJEKT CUTTY

prøvesejladser mellem de to aktuelle 6-metere **Junge** og **Cutty**. Det var årets nybygning, man valgte, og den 5. juli var **Cutty** klar på Dana fjorden ved Göteborg med Erik Ruben ved roret.

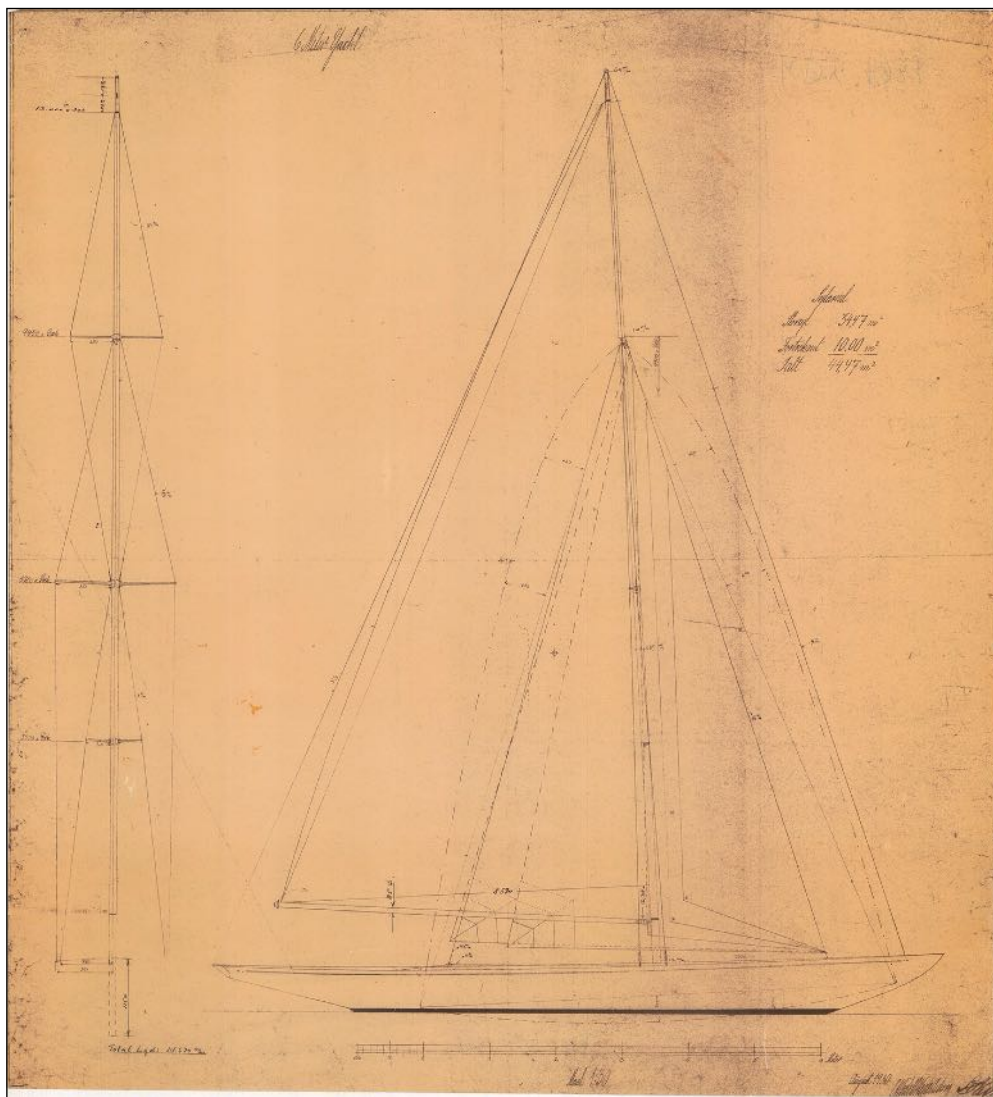
Cuttys sejlsplan

Det blev desværre et noget amputeret stævne. Klubberne fra Finland, Holland og Frankrig meldte afbud allerede inden sejladserne, så kun 4 fartøjer var tilbage: Vinderbåden fra året før, **Ian** fra Æolus Yacht Club, var de svenske forsvarere. Kongelig Norsk Sejlforening stillede med Anker-båden **Abu** - med Anker selv ved roret, og endelig **Cherokee** fra Seawanha-ka & Corinthian Yacht Club fra USA.

Den danske båd levede langt fra op til de store forventninger.

To 4.-pladser i de to indledende sejladser betød udelukkelse fra de følgende. Tilbage var **Cherokee** og **Abu**, og her gik Anker i egen båd i den sidste ende af med sejren.

Det lykkedes aldrig en dansk klub at vinde Guld pokalen. Verdenskrigen satte en naturlig stopper for sejladserne, og med en vigende interesse for 6-metere i årene efter, blev det fra starten af 1950'erne den lidt mindre 5.5 meter, der skulle sejle om pokalen.



Alle de 4 fartøjer, som deltog i sejladserne på Dana fjorden i 1931 eksisterer stadig - på den ene eller anden måde:

Abu har i adskillige år sejlet under britisk flag og er i øjeblikket sat til salg for omkring 300.000kr. **Cherokee** er genopstået som replika på et værft i Newport i 2008. **Ian** sejler under finsk flag og er gennemrenoveret i 2006-7 - og **Cutty** er heldigvis ved en genfinde sig selv i Svendborg.



Af Per Hansen

Jeg havde engang en 27' kragejolle. Den var bygget i 1921. Den var rigget traditionelt med storsejl, fok, klyver og topsejl. Der var en 6 hk dieselmotor som skulle startes med sving.

Tidernes ugunst, kartoffelkur, renteaftgift og så havde vi lige købt hus, gjorde det nødvendig at sælge hende. Hun blev solgt til en mand i Nykøbing Sjælland. Vi havde handlet længe om prisen, men til sidst var vi blevet enige. Vi havde aftalt at den skulle leveres inden d. 1 marts.

Jeg besluttede at søsætte hende og sejle til Sjælland. Det var

i 1989, den gang der endnu var vintre i Danmark. Så i slutningen af januar blev hun søsat og rigget til i snevejr. To af mine sejlervenner ville gerne med, så vi satte os til at vente på en god vejrmelding, der skulle helst være vestenvind og ikke for meget frost.

Så endelig d. 12-2 kom der en god vejrmelding, jævn til hård vind omkring vest, enkelte byger med hagl og sne, samt vindstød af kulingstyrke, god sigt og temperatur omkring frysepunktet. Kan man forvente bedre i februar måned!

Vi tog vintertøjet på, smurte en stor madpakke, købte en gammel dansk og en masse chokolade. Satte klodsrebet storsejl og fok. Og lettede fra Rønbjerg havn inde i Limfjor-

den kl 1030. Det gik forrygende. Da vi var i løbet ved Stavn, kom der en forrygende haglbyge med meget hård vind, og sigtbarheden blev næsten nul. Vi prøvede at bjerge storsejlet, men turde ikke dreje op i vinden, da der var ret smalt og vi ingenting kunne se. Bygen drev hurtigt over og vinden blev igen moderat og solen skinnede, alt var godt, nu var tiden kommet til en gammel dansk, men ak, den var væk, forsvundet for evigt under dørken, vi måtte nøjes med duften som bredte sig i kahytten. Men pyt, vi lavede kaffe og humøret steg i takt med at kaffevande kogte. Senere fik vi frokost, og kl 1830 var vi i Hals hvor vi gik på kroen og fik en bedre middag. Da vi kom tilbage til båden, lyttede vi spændt til vejrmeldeingen, som lød: *"Først aftagende vind omkring vest, senere sidst på mandagen drejende syd og tiltagende til omkring 20 m/s. god sigt med hagl og snebyger, temperaturer omkring frysepunktet."*

Vi besluttede at sejle, og klokken 21 står vi ud af havnen med klodsrebet storsejl og fok. Det går forrygende, månen skinner, stjernerne funkler, fyrene blinker og farten er mellem 6 og 7 knob.

Ved 4-tiden om morgenen er vinden begyndt at dreje sydpå og tiltagende. Søen bliver efterhånden værre og begynder at bryde, petroleums lanternen drukner i en brydende sø, vi kan ikke få den tændt igen, men heldigvis er vi ikke i nogle af de befærdede ruter. Det bliver efterhånden svært at styre, bomnokken slæber i vandet og hun vil luffe. Vi beslutter



at bjerge storen, det letter styringen. Vi render videre for 6 m² fok, farten falder til ca. 5 knob og det bliver mere behagelig sejlads.

Kl 10 mandag formiddag ser vi land, det ligger lige i snuden, hvor vi havde forventet det. Den Gammel Dansk må vi undvære, men vi skåler i en kop kaffe og råber et hurra for vor navigatør Ove. Vinden er nu efterhånden ret syd, men vi kan lige holde højde til den første kost i vestrenden ind til Issefjorden, som vi passerer kl. 1158. Vinden er stadig meget hård, så vi starter de 6 heste og sejler det sidste stykke for motor. Kl 14 render vi ind i Nykøbing Havn. Det er ret let at finde en ledig plads.

Det var tre trætte, men stolte sejlere der gik i land for at finde et cafeteria, hvor vi kunne få lidt at spise, sidde på en stol og ikke mindst få lidt varme.

Senere tog vi bussen til Odden, hvor vi kom med færgen. Den sydlige vind udviklede sig til fuld storm med vindstød af orkanstyrke og færgesejladsen blev indstillet i de indre danske farvande. Godt vi nåede over inden det blev helt vildt! Omkring midnat var vi i Æbletoft, hvor Karen, Oves kone, ventede på os. Hun vækkede os da vi var i Ranum.

Det var en spændende, kold og lidt barsk tur--- bare en skam at det var den sidste med **Occident**.

Nu, da jeg sidder og skriver efter den gamle logbog, gennemlever jeg turen en gang til.



Mindet om
Occident her
på bådsåret.

Af Jørgen Hedimann
F DEN 506
Scherzo af Faldsled.

Skulle nogen - undrende spørge hvorfor jeg sejler træbåd, eller "gå lige på og hårdt" at afæske mig en forklaring:

"Hvorfor i alverden sejler du dog træbåd? – det er jo absurd, tiden er da gået videre!"

Ja, da er mit personlige svar, delt i i 2:

Hvorfor sejler du?

Ja, dette er måske mindre mærkværdigt end det overordnede spørgsmål, for der er jo mange, der sejler. Men, det er jo dér, det hele begynder: Min indgang til lystsejlad falder på et tidligt tidspunkt i mit liv. Som byboere var det sommerferiens store oplevelse, når vi tilbragte et par uger hos min mors forældre i en vestlollandsk landsby, 4 km fra Nakskov fjord. Morfar, der tidligere havde ejet en større sejlbåd "Selene", som ingen forlængst mere ved noget om, havde i sine ældre år bygget sig en mindre, sprydrigget sænkekølsbåd "Litten", som det var feriens højdepunkt at komme med ud i.



Det handler vist om kærlighed

mundfuld frisk luft ved Langelinie, hvor den lille lystbådehavn indgik i runderingen, inden jeg måtte til bøgerne om aftenen.

Maleri af skipperinden, inspireret af oplevelser ved DFÆLs sommerstævne i Stege 2009.

Og – for at det skulle være nemt at komme ud, hvor den lå for svaj - tillige en fladbundet rojolle "Bitten".

Billedet på næste side dokumenterer, at jeg "kom tidligt til søen", 16 måneder gammel juli 1937 med Morfar som passager i den nybyggede "Bitten".

Med årene steg jeg i graderne, og kom i 1939 som 3-årig på rorsmandsoplæring i "Litten".

Nu skal jeg ikke trætte med samtlige trin i udviklingen, men

sommerferiedage på Nakskov Fjord udgør et væsentligt, positivt barndomsminde, der vemodigt slutter med Morfars bortgang 1950. Derefter kun lidt kanoroning efter skoletid på Susåen, men det var nu også ret hyggeligt. I de unge år var lystsejlad noget, der blev betragtet fra land. Bl.a. i studieårene hvor jeg med kollegieværelse på Østerbro ofte fik en



For oven: Forfatteren 16 måneder gammel juli 1937 med Morfar i den nybyggede **Bitten**.

For neden: 1939 som 3-årig på rorsmandsoplæring i **Litten**.



En genopfriskning med sølivet indtrådte sommer 1960. Som nyuddannet ingeniør var der næsten ingen genvej udenom 24 måneder i "Kongens klæder". Mine blev mørkeblå. En dag faldt Eriksens ord, med julelys i øjnene: "Og når vi kommer over på Holmen på reserveofficersskolen, kan vi låne en **FOLKEBÅD!**"



Allerede som sergentelev på Margretholmen var der lejlighed til at låne en åben, gaffelrigget kragejolle.

Herligt pusterum at komme ud på Øresund, når man var "skejet ud"

(Dette Odiøse begreb betyder oprindeligt bare at have fået fri og var alm. anvendt i den kongelige marine)

Det ville helt klart være et clou, forstod vi, der ved indrulling i søværnet stod uden særlig maritim indsigt. For Folkebåden var noget helt særligt, betydede Eriksen os. Det blev i eftersommeren til flere ture i Søofficersskolens folkebåd, som – da jeg så den første gang – skuffede: Lille, bredmåset tingest, men den viste sig fin til en aftentur ud af Kronløbet.

Og en dengang ret ny sangtekst "To pilsnere i en snor, efter en båd" blev afprøvet, med et antal tilpasset besætningsens størrelse.

Hvorfor træbåd?

32 år senere blev det så vores tur til at få en båd.

Fandt i Nyborg F D 506 "Scherzo", blanklakeret Lind-

folkebåd, som tidligere ejere havde passet godt på. Nu er det 28 år siden. Den har vist sig at være det herligste "legetøj", man kan tænke sig.

SERIE DERFOR SEJLER JEG TRÆBÅD

Valget har 2 mere eller mindre prosaiske årsager:

Båden skulle ikke være større end, at jeg kunne sejle og passe den selv. Jeg ville ikke byde min bedre halvdel, Signe, "Skipperinden", der har nydt magsvejrsejlads, at skulle stille hver gang, havet kalder, eller når der skal arbejdes på båden. Og hverdagsbudgettet skulle ikke påvirkes i væsentlig grad. Så folkebådsstørrelsen ville være et rimeligt valg. Derfor: da der stadig ved lidt søgen nok kunne findes en god træfolkebåd, der ikke skulle starte med at være et renoveringsprojekt, var dette udgangspunktet.

Mindre prosaisk og ovre i den let romantiske genre var det så at gå efter en blanklakeret træbåd – det var lidt et sværmeri. Som jeg ikke har fortrudt.

Tidligere ejer hjalp lidt til med beslutningen om anskaffelse ved at sige, at den årlige klargøring ikke tog mere tid end for hans nabobåd af glasfiber. Så må naboen vist have været

decideret langsom ! For Jess havde ikke sjusket, kunne man se.

Men den tid, der er gået med løbende forårsvedligeholdelse og småreparationer, har på en måde været "kvalitetstid". Mens jeg stadig var i erhverv, var det en udmærket afveksling, så man kunne få hovedet luftet ud med at beskæftige bevidstheden med noget helt andet. Ren rekreation. Tilfredsstillelsen ved at udrette noget med andre redskaber end blyant, lineal, lommeregner og PC-tastatur skal heller ikke glemmes – selv om det ikke hver gang bliver lige vellykket. Bedre held næste år !

Der er også en helt anden kvalitetsfornemmelse ved at omgås det, der var resultatet af dygtige håndværkeres arbejde. Det giver respekt i langt højere grad end den årlige upersonlige bundsmøring og polering af fribord på en plastic-atrap. Ligeledes er det en helt anden fornemmelse - ved afslutningen af forårsklargøringen - at betragte det nylakerede fri-

bord, når båden er rullet frem i solen ved ladeporten. Så er det lige som om, at man fornemmer, at man fortjener at have båden, hvis resultatet var lykkedes !

Og om bord: der er jo – lidt højstemt sagt – "sjæl" i sådan

Skipperinden stiger om bord i Scherzo i Nyborg for allerførste gang. Vor søn Erik tager imod.



en sag: lakeret klædning med lakerede svøb med synlige kobbernagler, hvidmalede ruftagslister i "loftet" og mahogniaptering siger mig meget mere end hvid plastic.

Ikke for at ringeagte moderne både, der yder langt bedre komfort og rummelighed og nem vedligeholdelse. Men med træbåden fås den basale sejlerglæde.

Selv om det træ, båden består af, er lige så stendødt som ... ja: som sten, er der alligevel på en eller anden udefinerlig måde en slags liv i den.

Og med de timer, man lægger i træbådens pleje og pasning, får man helt anderledes nær relation til den.

Selv om jeg overhovedet ikke holder (træ)båd af hensyn til andres vurdering, kan der alligevel, når man ligger fortøjet på sin havneplads og er om bord, gøres forskellige interessante iagttagelser af de passerende havnegæster på molera-ce:

Der er dem, som passerer forbi med blikket lige ud – jeg antager, at de ud ad øjenkrogen blot har registreret en stak gamle brædder, som de i HVERT fald ikke ville gide eje. Dem om det ! – sådan lidt arrogant sagt.

Og så er der dem, der går tøvende forbi eller standser op, og det er tydeligt, at de kan lide at se det, de ser. Så falder der nemt en lille hyggesnak af.

Det er ikke derfor, jeg er glad for at have træbåd, men det er et ekstra plus !

Jeg slutter af med det, der indleder denne artikel, nemlig en af skipperindens frembringelser i oilefarve af træbådssejlad. Mens hun var her endnu, var hun mest glad for rolige sommerdagture med ud på bugten – gerne ud at ligge for svaj ved en af øerne og nyde frokost og/eller bade fra båden. Eller bare at være der, det var SÅ hyggeligt !

Men deltog også flere gange i sommertogter til DFÆL-stævner. Og blev ikke skræmt fra sejlad af en hårdtvejrs hjemtur over Smålandsfarvandet efter Fejð-stævnet i 1996 – fremover bare ikke flere ture i hårdt vejr ! Maleriet er inspireret af oplevelser ved Stege-stævnet i 2009.



Utzons Delfin lever

Tekst og illustration af John Hakmann, Hal 16, Helsingør

I Klassisk Træbåd nr.135 juni 2018 var en artikel omhandlende den kommende renovering/genopbygning af 45m2 Utzon spidsgatter **Delfin**.

Og hvad så nu? Lever projektet fortsat, og skrider det fremad?

Jo da. Projektet lever i bedste velgående, men lad os starte med begyndelsen. Altså den begyndelse som startede efter juni 2018.

Sideløbende med det fysiske arbejde med istandsættelsen er der arbejdet med at finde bådens historie og finde tegninger. Tegninger for specielt dækslayout og indretning er vigtigt, idet båden, som nævnt i tidligere artikel blev delvist ombygget i sin tid hinsidan.

Der er stadig huller at udfylde, men noget har vi da fundet ud af.

Fra Henrik Effersø (stor tak) er vi kommet i besiddelse af en liste, håndskrevet af Utzon, over alle hans konstruktioner. Ud af listen kan vi drage, at konstruktionsnavnet var ROLLO, og bygherren i 1927 i Thisted var dyrlæge Svend Larsen. Han døbte båden Hollyday.

Båden har nr. 2 i sejlet, men ikke S2, og den er aldrig blevet klasset. Det giver mening, idet båden er designet i 1926, og bygget i '27, samme år som klassereglerne blev vedtaget. Om han sejlede båden indtil den blev solgt til Palmgren i Landskrona, vides endnu ikke.

En kontakt via Thisted Sejlklub til en bror til den nu afdøde ejer af Thisted Værft gav forhåbninger om, at tegningerne til båden befandt sig på Esbjerg Fiskeri- og Søfartsmuseum, idet man mente at tegninger af bl.a. en spidsgatter var

sendt til museet da man ryddede værftet. Museet kunne oplyse at man der rigtignok havde en pakke liggende fra Thisted, men endnu ikke havde haft tid til at bese indholdet, men gerne ville gøre det. Desværre. Tegninger af nogle kuttere, og en mindre sejlbåd, men ingen spidsgatter. Øv. Troede lige den var der. I mellemtiden havde vi haft besøg af Jan Utzon, som i sine gemmer havde sejlttegningerne til båden, og som vi fik overdraget. Tak til Jan Utzon. Der er stiftet et laug, som i skrivende stund tæller 5 aktive og 15 passive (venner) medlemmer.

Det vil være løgn at påstå, at arbejdet skrider raskt fremad, men fremad går det dog. Som næsten en naturlov viste det sig jo, at der skulle gøres mere end først antaget. Hele dækket med bjælker und alles, ruf, cockpit og aptering blev fjernet. Så mange bord som vi turde, uden at båden faldt helt fra hinanden er pillet af men gemt til skabeloner. Som minimum skal alle bord under vandlinien skiftes. Næst efter bordene kom turen til agterstævnen som var knækket i vandlinien, og kun hængte sammen i renoméet. En ny er tilpasset og klar til montering. Alle svøb skal fornyes. De nye ville vi gerne sætte i lommer i kølen. Nogle steder var kølen at hugge i som en gammel madras. Et stykke af kølen har været skiftet tidligere, men nu hvor der alligevel var åbnet til herlighederne kunne vi vel ligeså godt skifte til et helt stykke. Vi løftede båden yderligere 12 mm. over klodserne, stivede selve skroget af, og sænkede kølen de 12 mm. igen, hvorved de gamle kølbolte løsned sig. De blev kappet mellem bundstokke og køl, hvorefter den øverste del kunne jackes ovenud af bundstokken, og den nederste bankes nedenunder ud af jernkølen. Herefter var det nemt at hive den gamle køl ud i et stykke. Siden er fremstillet en erstatning, som i skrivende stund kun mangler den allersidste tilpasning og montering.

HELSINGØR PROJEKT DELFIN

Under Corona-krisen er tingene selvsagt gået lidt i stå. Bl.a. blev arbejdsstyrken beskåret med vores svenske medlem.

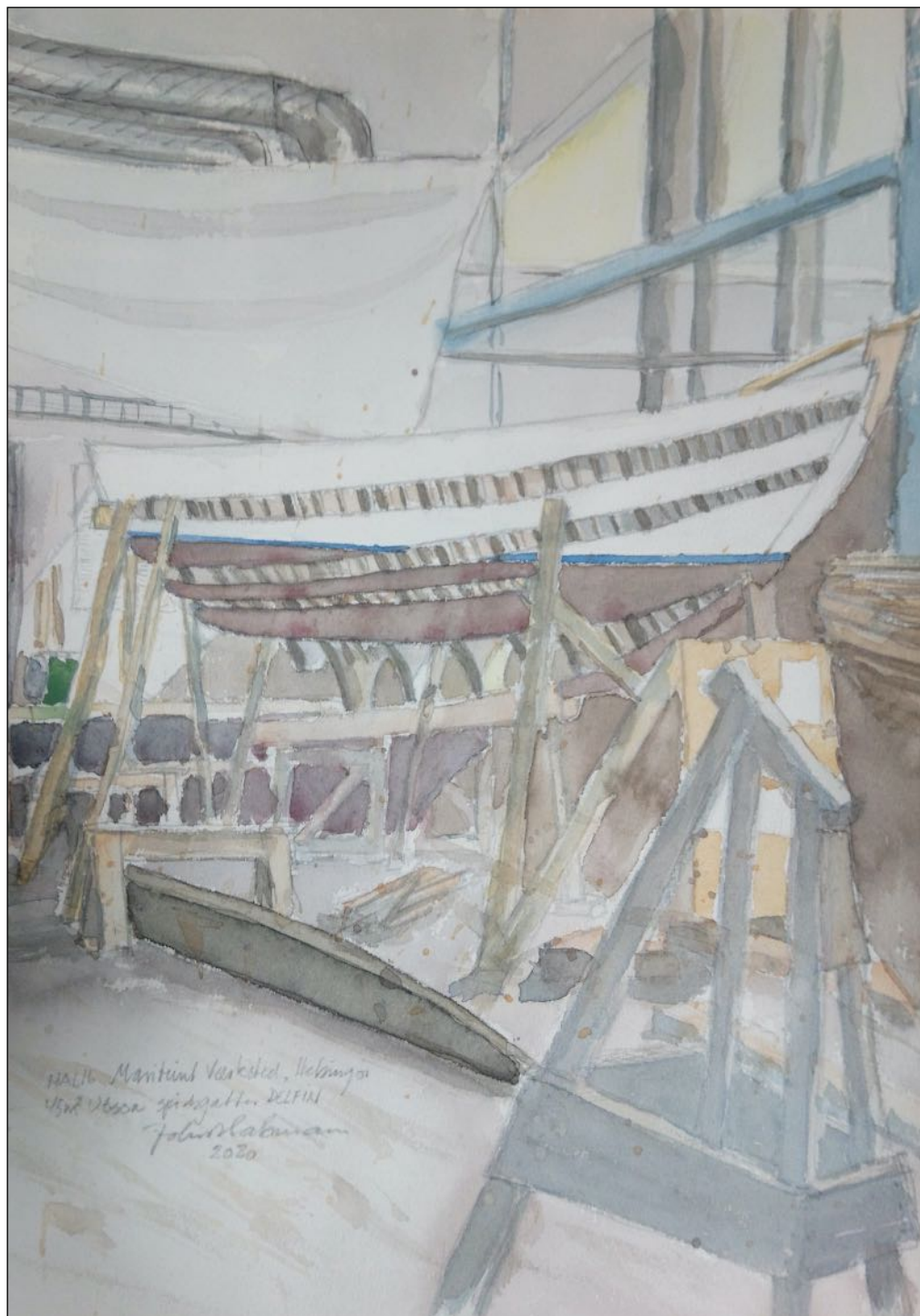
Og hvad med økonomien? Fra den spæde start var STARK i Helsingør friske på en donering af materialer til opbygning af et værksted rundt om båden, og har sidenhen, 2 gange, doneret beløb til køb af varer i bygge-markedet.

Det lille savværk i Veksebo nær Fredensborg har været umådelige hjælpsomme med skafning og opskæring af træ til meget rimelige priser. Sidst, men ikke mindst, har VELUX-fonden doneret et ikke ubetydeligt beløb, som bl.a. har gjort det muligt at hjemkøbe træ til rigtig lang tids arbejde.

Fra starten blev arbejdet estimeret til at vare 2-3 år. Der er nu gået omkring 2½ år, så de tre år holder nok ikke vand.

MEN ER DER NOGET NYT I DET?

Båden er fortsat et projekt i Maritimt Værksted - HAL 16 i Helsingør, hvor den gerne tager imod besøgende.



Bådtællingen er godt i gang, flere tællere er velkomne..!

Før sommerferien skød DFÆL Bådtælling 2020-21 i gang. Formålet er at skabe et realistisk billede af, hvordan flåden af klassiske lystbåde har det. Hvor mange er hugget op, hvor mange er i god stand, hvor mange projekter står på land? I dag kender vi ikke svaret på disse spørgsmål, men vi håber, bådtællingen kan løfte sløret.

DFÆLs medlemmers både er en vigtig del af den flåde, vi kigger nærmere på. Derfor vil foreningen bede medlemmerne om at opdatere deres båd-data hos foreningen. Det får alle medlemmer nærmere besked om.

Allerede nu kan vi se, at der ligger en del klassiske lystbåde af træ rundt om i havnene eller på land, som vi ikke umiddelbart kan koble til en ejer. Men ved at få båden beskrevet i hovedtræk, kan vi registrere den som en del af kulturarven. Og det er netop hvad bådtællingen går ud på.

Bruger DFÆL's tælle-side

Langt de fleste tællere har valgt at bruge den simple app, som DFÆL har lavet til formålet. Ret beset er det en lille hjemmeside, som er nem at bruge via mobiltelefonen. Her taster du oplysninger om båden ind - typisk navn (hvis der er et), skønnet længe og bredde, og gerne lidt om bådtypen. Det er også muligt at sende billeder af bådene sammen med registreringen.

Der kommer naturligvis enkelte dubletter ind, men det er nemt at sortere data.

Ove tjekker data

Det er DFÆLs tidligere formand Ove Juhl, der tjekker registreringerne. Ove har i mange år også passet DFÆLs store bådregister, og han kan hurtigt se, om en ny-registreret båd måske tidligere er beskrevet i registeret. På den måde kan vi

vurdere, om en given båd er i forfald eller måske omvendt er blevet renoveret. Det betyder meget for vores samlede billede af kulturarvens tilstand og trivsel.

En kulturpolitisk indsats for de klassiske lystbåde

Det er også muligt at registrere både på papir og sende informationerne med mail eller brev til DFÆL, eller eventuelt at ringe dem ind.

Vi forventer, at registreringen bliver ved til hen i starten af det nye år. Der er stadig brug for flere lokale bådtællere, så grib nu muligheden for at se på træbåde og vær med til at lave denne ganske enestående kortlægning af vores kulturarv.

Resultatet skal vi bruge i de kommende år til et stykke kulturpolitisk arbejde for de klassiske lystbåde.

Sådan gør du, hvis du vil være med

Er du i tvivl, så kontakt DFÆLs formand, Simon Bordal Hansen. Vil du i gang med det samme, så gå ind på vores tælle-hjemmeside kulturarv.defaele.dk



Herreshoff H28

Design L. Francis Herreshoff. Bygget 1946 hos Gourgon Brothers Ship Builders. Michigan, US. DFÆL register no 793 Aurora, 28 fods sejlbåd sloop rigget. Lgd 8,6m, bredde 2,7m, dybgang 1,1m Maghoni på eg med blykøl og træmast til køl.

Motor Isuzu 21 hk med Hurt Gear.

Jeg bragte Aurora til Danmark i 1993 og adskillige forbedringer er foretaget gennem årene. Båden er sund og uden råd. Aurora har siden efteråret 2014 ophold sig i bådhal på havnen i Nykøbing Mors. Bådvogn kan medfølge. Jeg håber Aurora kan finde ny ejer.

Pris 20.000

Jens Søgaard, Mobil 2344 4962, Mail: jens@jante.dk



Nordisk Folkebåd

Bygget på Børresens båddeværft i 1962. Den fremstår pæn og velholdt. Der er et fint storsejl og fokken er monteret på rulleforstag.

Automatisk lænsepumpe, akkumulator lades ved solcelle.

Havnepresenning, nyere 6 hk Mercury, cockpittelt, bådvogn mv. medfølger

Pris 30.000,- kr

Henvendelse til

finn.berlin@icloud.com

Telefon 3031 2122



Rinda er til salg, 45 kvm Berg

45 m2 klassespidsgatter, Berg 1935. 8,45 x 2,65. Dybgang ca. 1,45.

5 sovepladser, storsejl med gennemgående sejlpinde og rullefok.

Vire 12 totakts benzinmotor.

Afkortet bom og flyttet den lidt højere op på masten for at få plads til en kickingstrap. Samtidig fik båden et større forsejl. Tilsammen gav ændringerne en betydelig forbedring af sejlegenskaberne.

Båden ligger sejlklaar i SSFs havn i Sundby, Amager.

Naturligvis er der plads til forbedringer, men den rette mand m/k kan med lidt fornuftig planlægning sejle om sommeren og arbejde på båden i vinterhalvåret. Et telt, 4 x 10 m, kan medfølge.

Prisidé 20.000 kr. Ring til Palle 6177 4079.

DFÆL

Nyt fra foreningen

Sommerstævnet 2021 og de kommende år

Sommerstævnet i år skulle have været i Frederiksværk. Men som bekendt måtte vi aflyse stævnet på grund af corona situationen. Vi har etableret et fint samarbejde med den lokale sejlkлуб og med havnekontoret, så vi satser på, at vi kan holde stævnet næste sommer samme sted og med samme fine program. Det arbejder vores lokale stævnegruppe videre med.

Hvis det lykkes at holde stævnet i Frederiksværk i 2021, så drømmer vi om at kunne invitere til stævne i Marstal i 2022. De første kontakter er taget, men i skrivende stund er der ikke aftalt noget. Næstformand Ole Olsen er tovholder på stævneaktiviteterne.

Godt seminar om DFÆL

Bestyrelsen var samlet til et heldagsmøde om foreningens ve og vel. Overordnet samlede vi os om fire temaer: Foreningens kommunikation, Fokus på medlemmerne, Kontakt til træbådsnetværk samt kulturarv og arbejdet for at skabe en bedre finansiering af bevaringsarbejder. Alt sammen emner, vi lovede generalforsamlingen at se nærmere på i år. Blandt de mere detaljerede spørgsmål var behovet for ny hjemmeside og et bedre medlemssystem. Vi diskuterede også, om DFÆL skal begynde at optage både, lidt på samme måde som TS optager skibe. Vi vil kigge på en ordning, hvor DFÆL udsteder et certifikat på båden og kan tilbyde en attest fra en synsmand.

Vi vil styrke vores kontakter til træbåds miljøerne uden for

landets grænser. Konkret ved at udveksle medlemskaber med hinanden og ved at få konkret kontakt til personer.

Flere nye medlemmer

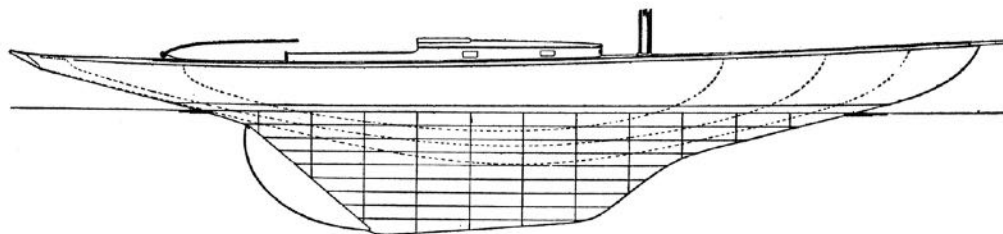
Interessen for at være medlem i DFÆL ser ud til at være i fremgang. Det ser ud til, at vi i år får dobbelt så mange nye medlemmer, som i det foregående år. Vi mister dog stadig medlemmer, som melder sig ud, fordi de ikke længere har træbåd.

Mere fokus på at hjælpe de nye træbådsejere

Bestyrelsen vil gerne styrke foreningens evne til at give råd og vejledning til nye træbådsejere. Konkret ved at vi bliver flere, der gerne vil være "mentorer" for nye træbådsejere. Hvor meget man vil lægge i opgaven er helt op til den enkelte, men vi håber at kunne få en lidt fyldigere liste med lokale navne, som vi kan anbefale de nye træsejlere at kontakte. Foreningen får løbende henvendelser med spørgsmål af denne art, og vi henviser bl.a. til de lokale træbåds miljøer. Har du lyst til at være med på listen som mentor, så kontakt Simon Bordal Hansen eller Ole Olsen.

Måge-fint til dig eller båden..?

Vores fine logo kan pryde alt lige fra T-shirts til bådmatte og alverdens dimser. Men hvad kunne du selv godt tænke dig? Er tiden løbet fra den slags, eller er der noget, du ville sætte pris på? Er Måge-merchandise overhovedet noget, som medlemmerne efterspørger? Så send os gerne din mening om Måge-ting. Send din Måge-mail til medlem@defaele.dk



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

DFÆLs udstillinger

Anja Kiersgaard
anja@kiersgaard.eu

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, foreningen

Kalender

5. oktober

Bestyrelsesmøde

Kl. 19 hos Peter i Slagelse

9. oktober

Yachtloggen, arbejdsrunde

Kl. 10 på Kystlivscentret i Holbæk

5. november

Deadline Klassisk Træbåd

Sidste chance for stof til bladet, der udkommer i december

14. januar

Bestyrelsesmøde

1. februar

Bådtælling, dataindsamling slutter

Fra denne dato kan du ikke indsende flere registreringer.

8. til 11. juli

Sommerstævne Frederikssund

Vi håber Danmark er åbent...

11. juli og de følgende uger

Langsomt Fjordene Rundt

Flere datoer

På det kommende bestyrelsesmøde regner vi med at beslutte dato for generalforsamlingen.

Havsörn 1

Mahogni-sejlbåd med teaktræsdæk tegnet af Olle Enderlein og bygget på Storebro værft med byggenummer 219, mlm 1962 og 1964. Velholdt skrog, sidst i vandet 2017. Vinduer er afmonteret. Sejlgarderobe intakt med storsejl, genua, stormfok, spiler. Ny sprayhood og cockpit kapell. Alumast. Desuden medfølger redningsflåde af ukendt årgang samt kraftigt båd-telt i galvaniseret stål og 4 bådstøtter.

Båden har været søsat i 2018. Volvo Penta Motor. Kan seses efter aftale.

Pris 35.000 kr, bud modtages, stiganielsen@gmail.com



Frigg Utzon 30 kvm spidsgatter fra 1923, DFÆL nr. 657

Bygget på værftet Viggo Hansen i Kastrup. Båden er i god stand, bygget af Kalmerfyr på eg. Mål : 7.16 x 2.65 dybde 1.45.

Er du miljøbevidst og ønsker en vedligeholdelses- og støjfri motor så er elmotor sagen. I 2014 blev der monteret indenbords el motor 10 kw svarende til 12 hk. Planker under og over vandlinjen, mast og dæk er fine og med fortsat vedligeholdelse som en træbåd nu en gang har behov for, kan båden have mange gode år på vandet .

Der medfølger storsejl og forsejl, få år gamle. Samt 4 stk. 90 ah batterier incl. lader til el motoren. Står på land i Faxe Ladeplads efter at den har været på ferie togt i år. Pris: kr 25.000. Kontakt: Jørgen Boots telf. 60216355



Gipsy M.S.J Hansen 30 kvm. spidsgatter 1948.

Bygget af Brdr. Nielsen, Nyborg i 1948. Fyr på eg med 1100 kg. Blykøl, indenbords motor Yanmar 10 hk. fra 2005.

Fartøjet er gennemgribende istandsat på Danmarks Museum for Lystsejlad, Valdemar slot i 2004 med meget smukt håndværk. Overbygning i mahogni. Vægt: 3300 kg.

Sejl: Godt storsejl, rullefok, fin fok, ældre genua og spiler. Hal ført til cockpit. Primus, alt service. Gode hynder, 2 prs. kan sove på tværs. Start batteri og forbrugsbatteri.

Beliggende i Jyllinge Lystbådehavn. Pris kr. 30.000,-

Fridan Gibo , telefon 40 60 37 28, fridangibo@hotmail.com





YACHT SERVICE

SEJLMAGERI

BÅDOPBEVARING

32 TONS KRAN

DIESEL / BENZIN



H.C. Christensensvej 2 * 5960 Marstal

www.hccb.dk * info@hccb.dk

Tlf. +45 62 53 21 27



Håndbog med anvisninger og opskrifter. Et samlet system til bådens vedligehold og mindre reparationer.



Bogen om at bevare båden

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

Gør det nu!

Klassisk Træbåd når ud til en meget bred kreds af læsere. Alle medlemmer får bladet direkte i postkassen, og rigtig mange andre læser bladet online på DFÆL's hjemmeside. Derfor: Sæt din annonce i Klassisk Træbåd! Mail: bladet@defaele.dk

Træmast, gratis

Bortgives Gratis - Træmast (12,35 m) rulleforstag. Vanter og stag. Hornbæk Havn. Kan afhentes af modtager snarest.
Passende til 36 fods båd .

Skriv eller ring : 20823727 - dacabo@mail.dk



HVAD ER DIN FARVE?

Nyt fra Epifanes:

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

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

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

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



"The Professional's Choice"



Fugning

TDS primer fri SIS440 dæks fugemasse, fås i sort, hvid og grå.



Limning

TDS serie af monterings- og spartelexoxier, for fleksibel limning af teakdæk og andre træsorter.



Rengøring

TDS teak cleaners for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dæk og andre omkring liggene overflader.



Værktøj

Special udviklet TDS værktøjer, for nem fjernelse af gl. fugemasse, samt forberedelse af fuger til om-fugning.



Professionel epoxy til bådfolket !



Det mest alsidige epoxy system.

Bruges overalt
Luft, Land & Vand.

Gaffelrigget spidsgatter

1913

Båden „Maia“ er bygget hos Peter Andersen, (Carl „Jolles“ far) i Fåborg i 1912/13.

Båden, der er konstrueret af kunstmaleren Peter Tom-Petersen (fra Ærøskøbing), er i 1953 ombygget hos Aage Birch med nyt dæk, cockpit og ruf, det meste i teak. Skroget er lærk på eg.

Maia har gennem to generationer fra 1937 til 2007 været i samme families eje (både far og søn var skibsingeneurer).

Køl i støbejern (1800 kg) er ombygget/fornyet 1968-69, displacement er 5,5 tons. Mast, bom og klyverbom ore-gon, gaffelbom gran.

Dacron fok, klyver og gaffelstorsejl ialt 45 m², genua 23 m², stormklyver 5 m², topsejl af bomuld.

Beslag og fittings af bronze, træblokke. Stående rig rustfri, løbende rig kunststof.

Motor: 2-cyl 11 HK Penta benzin, 1953, 2 batterier (70 og 105 Ampere timer). Ekkolod fra 2017, el og manuel lensepumpe, el lanterner, men de „gamle“ lanterner følger med.

Stabil vinterpresenning.



I sept. 2007 skiftede MAIA til en ny ejer i Flensborg og ligger siden da i KYF, Klassische Yachten Flensburg.

Prisidé: 80.000 dkr

På grund af bådens danske historie, foretrækker jeg salg til Danmark.

Ved spørgsmål og interesse,
ring gerne til 0049-4636-9798499, Armin Kauth
Mail: frukauth@web.de

Zenta

1. navn "Ella IV" tegnet af Max Öertz, og bygget på Öertz værft i Neuhoof, Hamburg i 1909, til prof. Dr. Rubens, Siemens Berlin, som søsterskib til "Stint", som blev bygget til Von Siemens 'Zentas mål er: L 11,20, B 2,40, D 1,65 m, den har 60m² i storsejl og fok, desuden medfølger genua, genager, alt i rimelig stand, desuden en ringe spiler.

Den er forsynet med en Volvo Penta MD2B motor. Der vil medfølge fuld udrustning.

I 1981 - 1982 gennemgik 'Zenta' en større renovering, ny køl og balastkøl erstattet af bly, stævn, mange spanter og dæk med kahyt og cocpit

Skibet, som jeg har ejet siden 2000, blev i 2015 tildelt dfæl's plakette for god bevaring.

Pris ide: 150.000,- dk.kr. Kom og kik og giv et bud, ligger i Skælskør Sejlklubs havn.

Er du interesseret?

Så kontakt mig helst på telefon 41 46 49 61 ellers på mail asgerhachmann@gmail.com



Husky / Amerikanerfolkebåd

Orion af Dyvig

Konstruktør Alan F Gurney, New York. Bygget 1963 af A Nold i Næstved. Klinkbygget mahogni på eg, jernkøl, bermudarigget 28 fod, 2,30 m bred, stikker 1,3 m, vægt 2 ton. Hjemhavn Dyvig Bådelaug, hvor den ligger sejlklar ved Bro 3 og kan beses.

Huskyen ligner Folkebåden, men er to bord højere og et par fod længere. Amerikanere

havde efter 2. Verdenskrig fået øje på Folkebåden, men ønskede den lidt større. Der skulle være bygget omkring 25, hvoraf kun 5 kom til Amerika.

Det er en hurtig og robust sejler.

UDSTYR: Elektrisk system til lanterner, den elektriske pumpe og USB-opladestik, 2016. Sejlgarderobe fra 2016: fok, genua og storsejl. Udenbordsmotor Mercury, 6 hk, værkstedsvedligeholdt. To sovepladser og forberedt til to sovepladser for, hynder til alle fire pladser. Stålvask med afløb. Galvaniseret vinterstativ fra 2018. Fendere, anker og ankertov, mand-over-bord-sæt, cockpitpuder, 2 selvoppustelige redningsveste, brandslukker, nødraketter medfølger

Prisidé: 60.000,- DKK. Henvendelse: Vestergaard, tlf: 2614 06 57 eller 71959635, elisabethvestergaard9@gmail.com



PÅ KRYDS OG TVÆRS MED DFÆL

	UD- GANGS- PUNKT	DALER	LØS- DELE	1	STA- ERNE	NUMERO	VÆRK- TØJ	2	BACHE- LOR	DIKTA- TOR	BEKLÆD- NING	ATOL	MADVARE	FUGL	TEGN	KÆLEDYR	DET SIDSTE CIFFER
OBSER- VATION																	
LUFT- SPEJ- LING			8									ENS 3			FIGUR ENS		
LANGT BRØD			2			ENS		4	BEHOLDER CARE OF								
TITEL						EDB							ILDHU			PIGE- NAVN TÆVES	
KRYB- DYR						BLOMST			DAMETØJ SKOV								
							PLANTE VINKEL									PAELLA 4	
GAMMEL DANSK »ER«				MÅL 5	1				BARBERE SYD- SVENSK BY			6			PIGE		
		KLASSE- TRIN HOLD AF					DAGES SVENSK ARBEJDE								STOR Ø I ØSTER- SØEN SKARP		12
STED- ORD			VÆGT DEFEKT		DANSKT						KANAL			HEDE ZINK			
PIGE				5	SES TILTALE			VÆGT RETNING		KORT 9			FRUGT			11	
						SØULK							HOF- MAND			ASTAT JYSK JEG	
BYGNIN- GERNE										ENS VOKA- LER			LAND	10			

- 1 Harpunlogvinder 2007
- 2 Bandeord i »finere kredse«
- 3 Største ø i Øresund
- 4 Fokkekrog
- 5 Norsk forfatter

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 DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 10. november 2020.

Husk navn og adresse

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



Smukt septembervejr kastede blidt lys over de fem nybyggede sejl- og rojoller, som de aktive på Kystliv Holbæk kunne sætte i vandet den 18. september. Masser af skolelever og unge fra Holbæk har været med undervejs, og skal nu lære at sejle jollerne! *Foto: Preben Rather.*