

Klassisk **TRÆBÅD**

Nr 145 vinter 2020

Klinkbygning
og kulturarv

★ Werner Hansens både

★ Lynæs 22

★ SK 30 GIN

★ Lillebælt-Værftet

★ Nybyggeri hos NFK



Nr 145, vinter 2020/21

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

Redaktion og annoncer

Preben Rather
bladet@defaele
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 primo marts.
Deadline 5/2 2021.

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>Skærgårdskrydseren GIN</i>	4
<i>Klinkbygning og verdensarv</i>	9
<i>Vibekes drømmebåd, Lynæs 22</i>	14
<i>Klinkbygning også for amatører</i>	18
<i>Werner Hansens både</i>	22
<i>Medlemstilbud</i>	31
<i>Lillebælt-Værftet, reportage</i>	32
<i>Cutty i en corona-tid</i>	40
<i>Maritimt Kulturværksted i Svendborg</i>	42
<i>Træbådsnyt fra Vestfronten</i>	46
<i>Mindeord Knud Isager</i>	48
<i>Annoncer</i>	49 og videre
<i>Bådtælling fortsætter en sæson mere</i>	50
<i>Nyt fra foreningen</i>	52
<i>Krydsordet</i>	59

Forsiden - Vibeke Bischoff og Lynæsjollen NIÑA på land sammen med andre historiske fartøjer foran Vikingeskibsmuseet i Roskilde. Du kan møde Vibeke og båden inde i bladet.

Foto: Simon Bordal Hansen

Skæregårds- krydseren GIN



Der var engang!

Sådan begynder alle eventyr. Og et eventyr var det for 4 store knægte at få overladt en 30 kvm skærgårdskrydser med fuld brugsret. Mod at sejle en tur med ejeren en sjælden gang imellem og ellers sørge for bådens vedligehold. Vi skal tilbage til 1967.

En bogtrykker fra Herning synes det kunne være hyggeligt med en sejlbåd. Som tænkt, så købt.

Hans problem var bare at han overhovedet ingen erfaring havde. Men så kom der et tilbud på at købe *Gin*. Man fortalte ham at det var en hurtig båd - det fangede. Det var bestemt også rigtig, men båden var nok bygget først i 30'erne og trængte allerede til lidt hjælp.

Hvad gør så den kloge mand?

Bogtrykkeren klagede sin nød til den lokale bådebygger, Madsen. Madsen vendte skråen et par gange. "Joh, jeg har da en lærling der elsker at sejle".

Vi kunne da spørge?

At få tilbudt en 30'er på førnævnte betingelser, når man var vandt til små kuttere og kragejoller; det var den direkte vej til himmelen. Lærlingelønnen var på det tidspunkt, knapt 40 kr. om ugen, så vidt jeg husker.

Jeg samlede en besætning bestående af tre af mine bedste venner. Det er de for øvrigt endnu.

Så skulle der sejles kapsejls!

Gin var hurtig, ingen tvivl om det. Jeg (og andre) mindes tydelig en af de første onsdagssejlsdage, vi deltog i.

Vi var ellevilde, da vi som førende båd rundede et af de sidste mærker. Det fik nu hurtigt ende, da vi gik på grund lige efter. Gode råd var dyre.

De andre kom for spiler og var ikke langt væk. Jeg klatrede hurtigt helt op i toppen af masten for at krænge båden af grunden. Det næste der skete var, at jeg dukkede helt desorienteret op af fjorden. Først troede jeg at skivet var væltet, sejlsplanet lå jo lige så flot og flød.

Forklaringen var den, at den stående rig var af galvaniseret jernwire og nok lige så gammel som båden. Så med min

vægt i toppen af masten sprang topvantet. Og masten brækkede lige i dækket. 13 meter ned på 1,5 meter vand, det største hovedspring i mit liv.

Ak ja, dengang kunne man kravle i master, nu har man bøvl, bare med at bestige en taburet.

Den brækkede mast blev erstattet af en ny fra Houmark Thisted. Jeg byggede en ny bom og så fik vi drenge lov til at køre til Vejle og købe nye spil og beslag hos selveste Børresen. Det var kæmpestort!

Mere kapsejls

Med en overalt længde på lige knapt 12 meter, en bredde på 1.85 og en fribordshøjde på hele 32 cm, slæbte *Gin* rundt med et NL mål der nok var fjordens største. Det resulterede i flere pudsige episoder.

Vi kunne være en hel baneside foran (olympiadebane) og alligevel få en sekundær placering. Noget som jeg tydeligt husker var en kapsejls i Nykøbing Mors. Vi var langt, langt foran resten af feltet, da vi gik i mål. Vi undrede os dog over det manglende trut, og sejlede derfor tilbage til dommerbåden. "Jamen drenge, mangler I ikke en omgang??"

En anden episode var på en distancesejls fra Nykøbing Mors til Skive. Dommerbåden skulle både starte os og igen tage os i mål. Det var ikke så godt. Vi måtte ligge og vente en lille halv time i målområdet inden dommeren nåede frem. Efter præmieuddeling og fest, skulle vores bogtrykkerven ombord. Han var glad. Meget glad. Stævnen var så bare ikke lige der, hvor han havde forudset. Så han røg i baljen. Men præmierne, de landede lige så flot på fordækket.

At båden også var våd, mon ikke. Ved spilersætning fra fordækket er der fyldt op til flere par sejlerstøvler op med vand, når *Gin* stak næsen i en medløbende sø.

Nu var det jo ikke kapsejls det hele

Min ven Klaus og jeg ville på sejlerferie. Så efter en kapsejls - Fur rundt, kan jeg huske det var - satte vi bogtrykke-

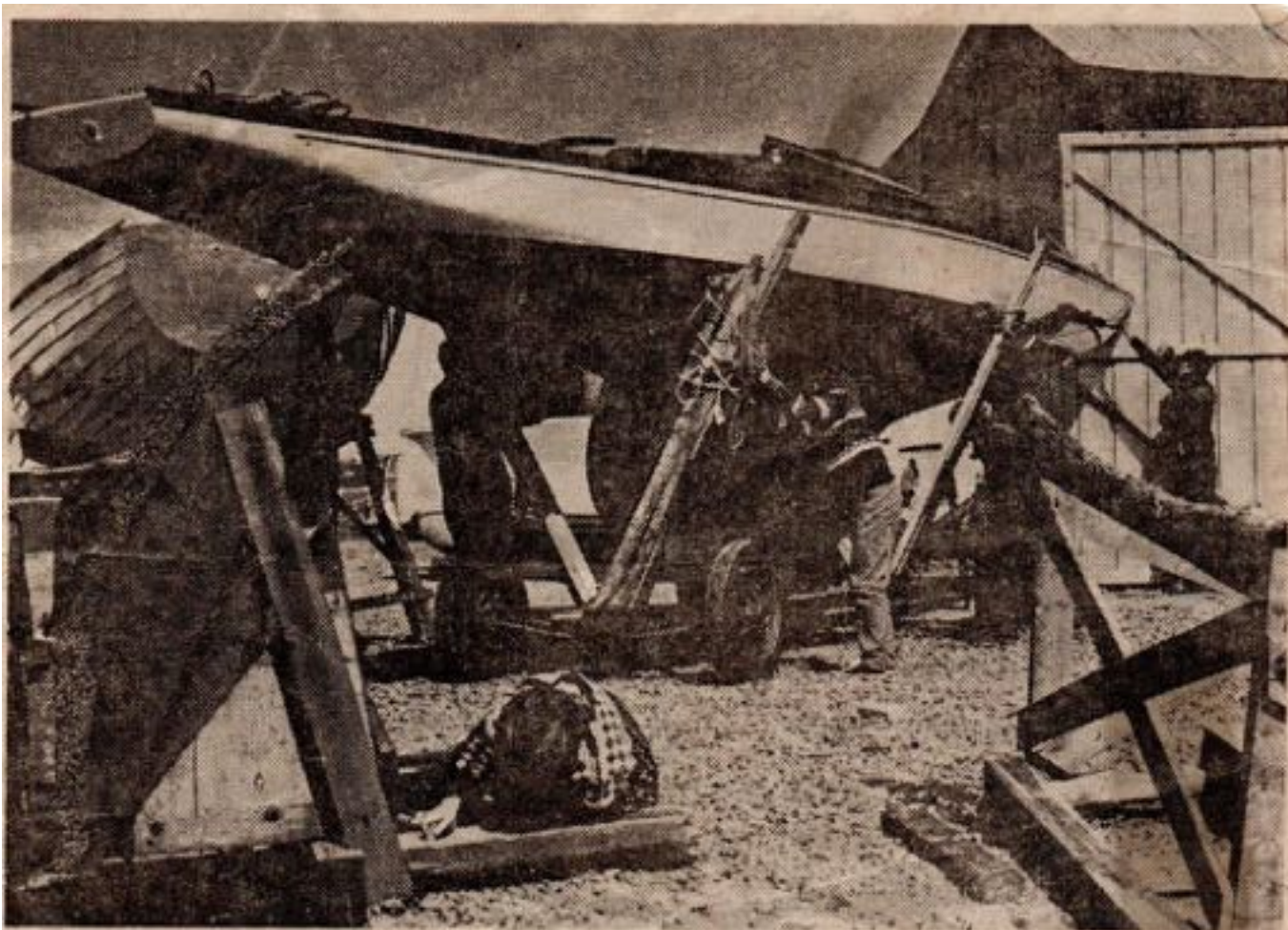
ren og resten af besætningen af i Nykøbing. Nu var der dømt oplevelser. Det var en søndag sidst i juni måned 1970. Klaus og jeg fortsatte dernæst til Løgstør, medens vi talte vores spareskillinger. 34kr og 55 ører, ingen problemer. Derudover havde min makker medbragt en halv flaske hjemmebrændt. Den blev sirligt opdelt med 7 streger. 7 dage, så skulle vi være hjemme igen.

Jeg var nemlig nyforelsket, så det var meget vigtigt. Jeg er

for øvrigt gift med pigen, den dag i dag.

Vi blev begunstiget af vestenvind, så vi nåede til Hals om mandagen.

Tirsdag morgen stod vi op til en frisk østenvind. Skagen? Hvorfor ikke! Halvvind, 10 miles fart. Igen oplevede vi vand på fordækket. I den meget krappe sø ud gennem renden, kunne vi tælle op til 3 søer af gangen. På netop fordækket. Vi nåede til Skagen sidst på eftermiddagen. Tro det eller ej,



I weekend'en var der travlhed på bådepladsen på havnen i Struer, hvor mange af sejlklubbens medlemmer var i gang med at gøre deres fartøj færdigt til årets sejlsportssæson. I løbet af de to dage blev en del både sat i vandet. Her trækkes en af de større kuttere ud fra sit vinterhi klar til at komme i vandet og blive rigget til.

der var nøjagtig to lystbåde, foruden os, sidst i juni. Det siger lidt om, hvad der er sket de sidste 50 år.

Den ene var for øvrigt prototypen på GD 28, der nu er hos Lystfartøjsmuseet i Svendborg.

Onsdag morgen satte vi kursen mod Læsø. Ud for Frederikshavn røg vi i tæt tåge. Så det var et par lidt beklemte drenge der sad og lyttede efter færger især, uden at have andet at flytte sig med, end en pagaj. I det flove vejr på vej dertil, fik vi held af et par makreller. Det hjalp lidt på vores slunkne kassebeholdning. I Vesterø blev vi henvist til at ligge uden på et stort hyttefad. Havnepenge? Jo da, det bliver så lige så vidt jeg husker 3kr og noget med 14,5 øre. Det var vist lige i overgangen mellem oms og moms. Og det gav den kære havnefoged lidt problemer med omregningen.

Om torsdagen sprang vi læk på vej til Hals. *Gin* var bygget på jernspant og med jernlasker over stødene. Der var røget en laske i forenden. Men man er vel ikke bådebygger for ingenting. En stump krydsfiner, et stykke af en gammel kasket samt 4 stk 2.5 tommer søm og en hammer, så var vi nogenlunde tætte igen. Da vi så nåede Hals, krængede vi båden over i storsejlsfaldet og bukkede sømmene på ydersiden af klædningen.

Kryds til Løgstør om fredagen. Jeg kan hilse og sige at der er rigtig mange "takker" på den strækning. En hel del af dem blev slået ved passagen af Limfjordsbroen. Hårdt kryds og modstrøm, hvordan vi slap igennem? Jo, da vi fik klarsignal, gik vi ned langs broen, vendte og kom galoperende op til brofaget på en halvvind. Så var teorien jo den, at vi nok kunne nøjes med et enkelt slag mellem pillerne. Men nej, det blev mange slag. Brofogeden rasede. Men igennem kom vi, overbeviste om at der nok var en bilkø halvvejs til Frederikshavn. Vi turde ikke kikke.

Løgstør lørdag morgen. Den hjemmebrændte var sluppet

op, det samme var vores kapital. Men ved at endevende vore lommer, fik vi skrabt sammen til et franskrød, troede vi. Der manglede 15 ører. Tilbage igen og op med bundbrædderne; der lå en 25 ører og skinnede. Så kunne vi godt sejle hjem.

På sejladserne hjem fra Løgstør blev spileren sat, og blev først pillet ned igen midt i Struer havn. Der var jo en der ventede. Det var jo nok lidt heldigt, for vi lavede en klassisk dumhed på vejen. Ud for Livø fik vi en helt stille periode og da det var bagende varmt, hoppede vi begge i baljen, uden at have en ende ombord på *Gin*. Det er noget vi ofte har talt om siden.

Mandag morgen, på arbejde igen. Mester Madsen spurgte, "har du haft en god ferie?" Jeg fortalte stolt at Klaus og jeg lige havde været en smut i Skagen og på Læsø den forgangne uge sejlede i *Gin*. Madsens noget uventede kommentar: "I er Fan**** ikke rigtig kloge drenge, at sejle derop i den gamle spand." Øh!!! Årene er gået og ¾ dele af os sejler stadigvæk.

En lille episode som jeg synes skal med, er følgende.

For få år siden skulle jeg sammen med Klaus, sejle hans Saga 27 hjem fra Åbenrå fjord. På vejen hjem overnatning i Grenå.

En hyggelig aften. En god flaske rødvin og en snak om unge dage og vores tur til Skagen for næsten 50 år siden. Gamle minder og klokkeklang. Dengang vi kunne det hele! Næste morgen tidligt, mødtes vi i cockpittet, begge iført et par lange grå underhylere og begge med en pilleæske i den ene hånd og høreapparater i den anden!!!

John, Klaus, Leif og Ole

Regelsættet bag Skærgårdskrydseren

Skærgårdskrydserne er udviklede efter en svenske måleregel, Skärgårdskryssarregel. Den blev skabt af ingeniør Karl Ljungberg i 1908, og var et forsøg på at få udviklet nye gode både, der ikke skulle være for ekstreme og ikke for dyre. Alligevel ledte den første version af reglen til nogle netop ret ekstreme, lange, smalle og svage fartøjer. Derfor blev reglen revideret, og den er stadig i fuldt vigør.

Reglerne for skroget har fokus på fire mål, som påvirker en båds fart: displacement, køllængde, middelbredde og fribordshøjde. Disse mål står så i relation til vandlinielængden.

Reglen anviser mål for alle væsentlige dele af fartøjet, og det gør den for hele ni klasser: 15, 22, 30, 40, 55, 75, 95, 120 og 150 m².

*Du kan læse reglen med tabeller m.v. på:
www.sskf.se*

HVOR BLEV GIN AF?

Ole Olsen vil meget gerne høre fra dig, hvis du ved noget om, hvad der senere skete med GIN. Kontakt Klassisk Træbåd, så formidler vi til GINs gamle besætning.





Folkebåde på San Francisco bugten (foto: Wikipedia)

Klinkbygning og kulturel verdensarv

Temasider om klinkbygning og det nordiske bidrag til den kulturelle verdensarv. En flere tusinde år gammel byggetradition.



Livet omkring de klinkbyggede både er uomstelig kulturarv



Nordlandsbåden blev brugt til torskefiskeri på Lofoten helt frem til starten af 1900-tallet. Foto: Preben Sørensen

Af Preben Rather Sørensen

Når Kystlivscenteret i Holbæk søsætter fem nybyggede joller, er det langt fra en hverdagsbegivenhed. Som vist på bagsiden af sidste nummer af Klassisk Træbåd, er der tale om klinkbyggede joller. En tradition indenfor bådebygning som langsomt er ved at forsvinde.

Den klinkbyggede båd er en særlig nordisk bådtype. Den har varieret i form og størrelse, afhængig af farvand, tradition,

adgang til materialer og bådens anvendelse. Båden har sikret indtægter for hundrede tusindvis af mennesker fra hele Norden i mere end 2000 år. Fiskeri, fragt, passagerfart, langfart. Hertil har den klinkbyggede båd de sidste 150 år, haft stor succes som lystbåd – mest kendt er formentlig Nordisk Folkebåd og kragejollen, men som det formentlig er læseren bekendt, findes der mange varianter over skrogtypen.

I dag videreføres kundskaberne omkring den klinkbyggede båd af mange forskellige miljøer. DFÆL bidrager blandt an-

det gennem bevaringsarbejde og sejlads med klinkbyggede lystbåde. I Nordjylland yder Han Herred Havbåde et stort bidrag gennem restaurering og nybygninger af de egnstypiske havbåde til fiskeri. På Vikingeskibsmuseet i Roskilde rekonstruerer og sejler man med klinkbyggede både i alle størrelser og fra alle tider. Fra de udspændte træbåde fra omkring år 150 og frem til de traditionelle Frederikssundsjoller, Lynæsjojer og færøbåde. Og mange andre bådebyggerier og træbåds miljøer holder heldigvis fast i traditionen.

Traditionen er truet med at forsvinde

Den klinkbyggede båd har bragt folk i Norden tættere på verden og verden tættere på. Byggetraditionen strækker sig flere tusind år tilbage i tiden. Det er en særlig byggeskik, som tager sin begyndelse helt tilbage i jernalderen. Hjortspringbåden fra Nordals er således et af de tidligste eksempler på en bådtype, hvor bordene er bygget på klink, om end de er bundet sammen og ikke klinket.

Mange vil forsigtigt påstå, at det der gør folk i Norden til dem vi er, primært er skabt gennem vores fælles maritime kultur. Det tog for alvor fart med vikingerne, men kinafarerne og handlen med Kina fra midten af 1700-tallet, slog for alvor Norden fast som store søfartsnationer. Og i dag befinder Danmark sig stadig i den absolutte top blandt verdens maritime supernationer.

Alt dette startede med den klinkbyggede båd. Og selvom der stadig er folk der kan bygge, vedligeholde og sejle disse både, er denne levende kulturarv under pres.

For at forhindre, at denne flere tusinde år gamle tradition helt forsvinder, er det vigtigt at vi holder liv i et aktivt miljø omkring den klinkbyggede båd. Det er netop i maritime miljøer som DFÆL, at viden og erfaringer med sejlads og vedligehold fastholdes, deles og udbredes. Og det er den ene del af denne levende kulturarv som vi skal beskytte. Og med øget interesse for brugen af bådene, følger også efterspørgslen efter dygtige håndværkere der kan bygge og reparere bådene og sy sejlene. Disse håndværk er den anden del af

den levende, eller immaterielle kulturarv som er nødvendig at beskytte.

Ansøgning til UNESCO

Sammen med en lang række tilsvarende aktører i Finland, Sverige, Norge, Island, Færøerne og Ålandsøerne er danske museer, træbådsforeninger og private bådebyggere gået sammen for at beskytte disse "Nordiske klinkbådstraditioner".

Dette arbejde blev i marts 2020 anerkendt af alle de nordiske kulturministre, da de underskrev og afsendte en ansøgning til UNESCO (FN's organisation for uddannelse, kultur, kommunikation og videnskab) med ønsket om at de vil anerkende dette arbejde. UNESCO vil inden slutningen af 2021 tage beslutningen om de nordiske klinkbygningstraditioner kan komme ind på listen over immaterielle kulturarv.

Optages traditionen omkring klinkbygning på UNESCO's liste over immaterielle kulturarv kan vi, ligesom Kronborg, Jellingestenen, Pyramiderne, Den Kinesiske Mur, m.fl., som alle er indført på UNESCO's Verdensarvsliste, bryste os af, at de nordiske klinkbådstraditioner anerkendes som menneskehedens umistelige immaterielle kulturarv.

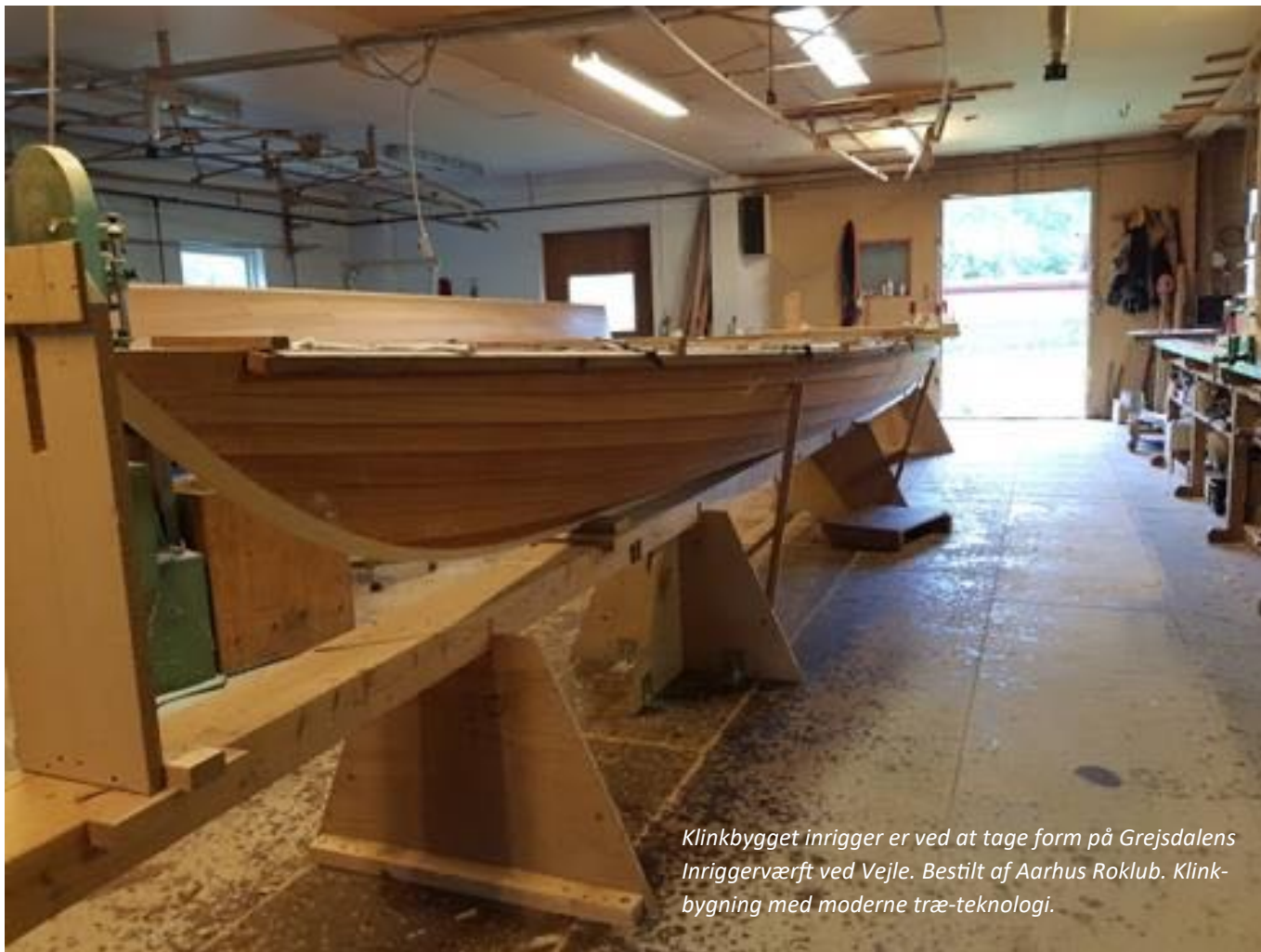
En optagelse medfører ikke økonomisk støtte fra UNESCO. Men enhver ansøgning om støtte til aktiviteter omkring den klinkbyggede båd, kan naturligvis understøttes af UNESCOs anerkendelse. Man kan vel sige at det bliver lettere at overbevise andre om, at værdien af det arbejde vi alle sammen bruger tid på og indimellem søger støtte til, vil stige betragteligt, hvis vi bliver optaget på UNESCOs liste.

En optagelse på listen forpligter. UNESCO beskriver i konventionen, hvordan arbejdet med at sikre den immaterielle kulturarv skal fremmes af de aktører, der er involveret i praktiseringen af traditionen. Sidst i artiklen finder du et link til yderligere information om dette.

TEMA KLINK & KULTURARV

Den øgede bevågenhed på "menneskehedens umistelige kulturarv" i forbindelse med de nordiske klinkbådstraditioner, vil forhåbentlig give flere mennesker lyst til at bestille nye klinkbyggede træbåde og dermed fastholde den handlingsbårne kundskab der findes hos efterhånden meget få professionelle bådebyggere, og muligheden for at disse håndværkere kan tage nye lærlinge som kan videreføre deres kundskaber.

TEMA KLINK & KULTUR



Klinkbygget inrigger er ved at tage form på Grejsdalens Inriggerværft ved Vejle. Bestilt af Aarhus Roklub. Klinkbygning med moderne træ-teknologi.



*Klinkbygget fiskebåd, trukket på land ved Thorup Strand.
Foto: Preben Sørensen*

FAKTA om UNESCO og den immaterielle kulturarv

Den immaterielle kulturarv er kendetegnet ved færdigheder, praksis og viden, som vi anerkender som del af vores kulturelle arv. Og færdigheder, praksis og viden er dynamiske størrelser, der konstant genskabes og raffineres over generationer, gennem anvendelse og interaktioner.

Det er UNESCO, som er FN's organ for videnskab, uddannelse og kommunikation, der arbejder med at sikre og bevare verdens kulturarv. UNESCOs konvention til sikring af immateriel kulturarv fra 2003 blev tiltrådt af Danmark i 2010.

Links

Den danske fortegnelse over immateriel kulturarv: levendekultur.kb.dk/

UNESCO's liste over immateriel verdenskulturarv (på engelsk): ich.unesco.org/



Vibeke fik sin drømmebåd:
En Tom Jeppesen Lynæs 22

Af Simon Bordal Hansen

Vibeke har sat mig i stævne for at snakke træbåd. "Min båd står på land foran Vikingskibsmuseet", sagde hun. Og det gjorde den, endda side om side med smukke genbygninger af traditionelle vikingskibe. Så står de lige der og viser os mere end 1000 års bådshistorie holdt godt sammen af en masse klinker.

"Det er jo så Niña", siger Vibeke oppe fra båden cockpit og rækker en albue frem til smittesikker hilsen. En kold novemberdag med højt vejr. Så vi sidder og skutter os deroppe i den solide båd, medens Vibeke fortæller og viser billeder i et stort album. Dokumentationen er i orden.

Klassisk Træbåd kigger på klinkbygning denne gang, og Vibeke moderne udgave af den traditionelle Lynæs-jolle - eller Frederikssunds-jolle, som den egentlig hed - er et smukt bud på koblingen mellem den traditionelle klinkbyggede brugsbåd og de nye tiders lystbåde.

Lynæs-jollen blev populær som lystbåd, først bygget i træ og senere i glasfiber. Jollen var en gang en meget vigtig udvikling af fiskefartøjerne, fordi den for første gang forenede hurtighed med stor stabilitet. Her var bådtypen, der kunne bringe fiskeren hurtig og trygt ud til garnene, også selv om vejret var hårdt. Stabilitet og hurtighed - det er netop de egenskaber de fleste lystsejlere har på ønskesedlen.



TEMA KLINK & KULTURARV



Niña som hun så ud, da hun blev hentet hjem fra Limfjorden, og renoveringen kunne begynde. Foto: Vibeke Bischoff.

Skibsrekonstruktørern...

Men Vibeke må lige præsenteres ordentligt. For hun har faktisk mere indsigt i klinkbygning og maritim udvikling end de fleste. På visitkortet står der *Vibeke Bischoff, Skibsrekonstruktør*. Det job praktiserer hun på Vikingskibsmuseet, og hendes specialer er skrogform, rig og sejl. Rekonstruktionen Ladbyskibet bærer Vibekes signatur.

"Jeg ledte forgæves efter en læreplads som bådebygger, da jeg var ung. Det lykkedes ikke, men jeg blev ved med at være i miljøet omkring træskibene, og fik hen ad vejen arbejde på museet." Så Vibeke repræsenterer en sjælden kombination af praktisk kunnen og teoretisk viden med det klinkbyggede fartøj lige midt i centrum. Men hvad er det så, der er så særligt ved den klinkbyggede båd?

"Jamen du får det hele - konstruktionen er enkel og stærk. Det er en fascinerende teknik, hvor du faktisk formgiver båden, medens du bygger den. Oven i det understreger det klinkbyggede skrog bådens linier, og linjer er vigtige for øjet..."

Medtaget efter år uden vedligehold

Niña er en sund og stærk Lynæs 22, men stadig midt i en renovering, som Vibeke selv står for. Fribordet udvendig står for tur. Mappen, som Vibeke bladrer i, dokumenterer alle de reparationer og udskiftninger hun har måttet lave, siden hun fik båden hentet hjem fra det nordjyske.

"Jeg ledte efter en Lynæs båd på nettet, og fandt så den smukke Niña i en salgsannonce. Den havde alt det, jeg var på jagt efter. Så jeg ringede straks til sælgeren. Men annoncen var gammel og båden for længst solgt til en mand i nordjylland. Så det var en øv-oplevelse."

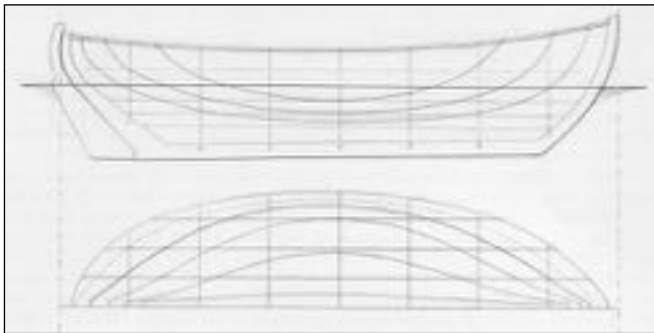
Men så kom den tidligere ejer i tanke om, at båden nok var til at købe igen, for manden oppe i det nordjyske brugte ikke båden.

"Det lykkedes mig at finde ejeren, og han ville gerne af med den. Men det var først da min mand Asbjørn og jeg stod deroppe og kiggede på båden, at virkeligheden gik op for os. Båden var i miserabel stand. Så utæt og begroet i bunden, at den ikke ville kunne sejles trygt hjem til Roskilde". Og det endte da også med, at ejeren tilbød Vibeke, at hun kunne tage båden med gratis.



Niña har fået påbygget mere køl. Foto: Vibeke Bischoff.

Det blev starten på en omfattende renovering, der hele tiden byder på nye udfordringer. Nu er båden kommet så langt, at den kommer ud på dagture, og til sommer bliver det nok til en længere ferietur, måske rundt om Sjælland.



Den traditionelle Lynæs-jolle, eller Frederikssunds-jolle. Kilde: Hvide Sejl.

Værftet i Lynæs og jollens historie

Niña er bygget i 1971 på Lynæs Bådeværft. Den gang havde værftet med held fået gang i produktion af de traditionelle joller igen, især da jollen kom i en glasfiberudgave. Men de karakteristiske linjer blev beholdt, uanset byggemetode.

Kendskabet til Lynæs-jollen kan føres tilbage til ca. 1820, hvor lods Ole Jensen, Frederikssund, byggede en helt enestående sødygtig og velsejlende jolletype. Særkendetegnet var også dengang dens karakteristiske rundgattede agterstævn og store bredde, som gjorde, at den bjergede sig helt fantastisk, uanset hvorfra søen kom. Efter en katastrofal orkan i 1852, hvor mange fiskere satte livet til, byggede Ole Jensen en serie fiskerbåde efter Lynæs-jollens principper, glimrende sejlere og utroligt søgående. På denne måde blev den lille jolle moder til de store fiskebåde.

En af Ole Jensens dygtigste lærlinge, Peter Madsen, begyndte senere for sig selv i Lynæs og byggede mange sødygtige fartøjer til Kattegatsfiskeri. Hans sønner, herunder bådebyg-

ger Christian Madsen, førte traditionerne videre og byggede Lynæs-joller uden tegninger og skabeloner, men med kunsthåndværkerens øjemål, dygtighed og erfaring. Mange har forsøgt at gøre ham kunsten efter, men i de fleste tilfælde har resultatet dog savnet det ægte særpræg.

Omkring 1960 var der ifølge Wikipedia 7 – 800 Lynæs-joller i Skandinavien, men derefter var udbredelsen stærkt aftagende. I slutningen af 1960'erne kom der atter gang i produktionen, fordi Lynæs Bådeværft startede en produktion af jollen i glasfiber.

Også lidt af en kapsejler

Vibeke arbejder professionelt med traditionelle rigninger, og synes det er sjovt at lære Niñas bermudarig at kende. Den har hun ingen planer om at ændre.

Det samme gælder bådens køl, der er bygget ganske dramatisk om. Oprindeligt er bådene leveret fra værftet med en lang, lige jernkøl, men den tidligere ejer, der brugte båden til at kapsejle bl.a. i Sjælland Rundt, ville have bedre egenskaber på kryds. Derfor er der bygget mere køl på Niña, så den minder om en underløben spidsgatter. Det har forbedret bådens sejlegenskaber drastisk.

Bådens indre viser bådens solide konstruktion. Intet er gemt bag garnering eller sofaryglæn. Klædning i smukt spejlskåret eg på spanter af eg, solide dørkbrædder - ikke noget med marinekrydsfinér her. Dækket skiller sig lidt ud, her blev båden bygget med et teakdæk, og det er måske ikke helt i Lynæs-jollens ånd... I hvert fald en luksusudgave af den traditionelle båd..

Nu er Niña klar til at gå vinteren i møde, og Vibeke planlægger sæsonens opgaver. Hvert år løfter hun den solide båd nok et nøk opad.

"Kølbordene burde skiftes", siger Vibeke og viser et par blyplader, som er sømmet fast hen over nogle kritiske steder.

"Måske går vi to eller tre bord op, når vi alligevel er i gang..."

Klinkbygning er også for amatører

Af Simon Bordal Hansen

Da Frederikssundsbåden SPRAY blev min i 2008, gik det op for mig, at jeg ret beset ikke havde nogen erfaring med et klinkbygget skrog. Den berømte kluklyd minde mig om det, for sådan lyder et kravelbygget skrog ikke. De følgende år lærte mig, at klinkbygning også er for amatører.

Skroget var i rimelig stand, alderen taget i betragtning. Store dele af klædningen var fornyet i 1960'erne, og kun en mindre del var helt tilbage fra 1898, hvor SPRAY blev bygget i Frederikssund. Ved den første søsætning holdt det nogenlunde tæt, men malingen sad løst hist og her, så jeg besluttede at renskrabe hele skroget udvendig for at skifte til et linoliesystem. Den opgave har jeg tidligere beskrevet her i Klassisk Træbåd.

Jeg fik brug for at vide noget mere om, hvad amatører kan og ikke kan på en klinkbygget båd. Og hjælpen kom fra de to håndbøger, som med årene er blevet aldeles tyndslidte. Den ene er den svenske *Träbåtsrenovering* af Thomas Larsson, og den anden er *The Boat Repair Manual* af Georg Buchanan. Larsson meget præcis og altid grundig i argumentationen, Buchanan udpræget praktisk og godt forankret i traditionen. Gode råd i stort og småt, så også en amatør kan få en klinkbygget båd til at holde tæt og leve længe.

Klinkningen og landene er nervesystemet

Den helt store forskel på det klinkbyggede skrog

og det kravelbyggede er netop klinkerne. Den klinkbyggede båds klædning er så at sige syet sammen på langs, medens den kravelbyggede er helt afhængig af de lodrette spanter. Stævne og kølplanke har de fælles.



Spray blev renskrabet og slebet. Her er malingen ved at komme af, og man ser tydeligt den gamle tætning under landene. Det skal også skrubes væk. En fugtfælde.

Teknikken med at lægge bordene ind over hinanden på langs og forbinde dem med klinker, skaber en meget stærk og samtidig fleksibel klædning. På mindre og lettere både er der kun brug for at sætte svøb ind bagefter, når skroget er bygget op over skabeloner eller som før, på frihånd efter bådebyggerens øjemål. Det er svøb, der kun har kontakt ved bordet på det sted, hvor to bord lapper ind over hinanden. Og det er på det sted, klinken placeres. Har båden brug for endnu mere styrke, bygges den med spanter, der er savet ud, så de følger bordene. Her har hvert bord så kontakt med spantet.

Samlingen mellem to bord kaldes landet, og det er på samme tid konstruktionens simple og stærke pointe, og så alligevel også ofte kilde til problemer som følge af mislighold.

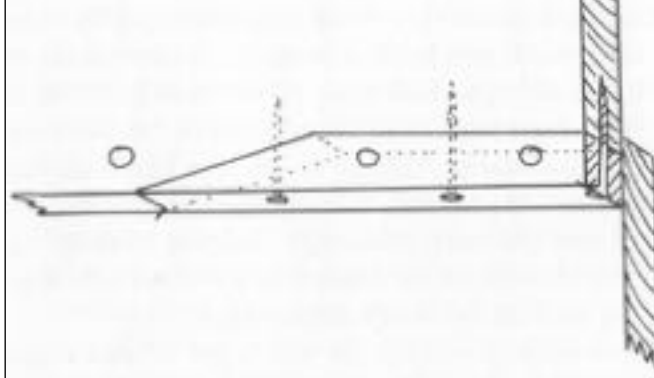
Hvis fugt samler sig der, hvor to bord mødes og er klinket sammen, kan der komme frostskafer og i værste fald råd netop her. Det ser man som revner i klædningen langs klinkerne. Ofte er det en følge af, at båden ikke løbende holdes imprægneret. Derfor tørrer den for meget ud om vinteren, lækker for meget ved søsætningen, og ejeren begynder at tætné båden udvendig under landene. Det holder vandet ude, men det forhindrer det også i at komme ud igen. Så det der ligner en løsnig, skaber i stedet et nyt problem. Fugt står i landene, når båden er kommet op, og når nattefrosten sætter ind. Det kan træet ikke holde til.

Tip: Lad være med at tætné en klinkbygget båd udvendig. Skal det endelig være, så gør det indvendig. En blanding af lys trætjære og bivoks er fremragende til netop det.

Jeg har ikke selv prøvet at genopfriske bådens klædning ved at gå alle klinkerne efter og stramme dem op. Men det er en effektiv måde at genoprette tæthed og fordums stivhed i skroget.

Det klinkbyggede skrog blev lavet af det træ, der var nemmest og mest egnet, der hvor bådebyggeren holdt til. Oppe i det nordlige er hele både bygget af gran og fyr. Længere nede på vores breddegrader er klædningen som regel fyr,

Sådan kan man reparere en frotskade i træet ved landene. Epoxylim og skruer.
Illustration: Träbåtsrenovering, Thomas Larsson.



lærk eller eg på stævne og spanter af eg og eller svøb af eg eller ask. Senere kom mahogni med som en luksusudgave og et godt valg på grund af mahogniens store formstabilitet.

Ikke reparere som på en kraelbygget båd

Men selv om træsorterne almindeligvis er de samme, som vi kender fra de kraelbyggede både, så er muligheden for at reparere skader på klædningen ikke helt de samme som på den kraelbyggede båd.

I dag kan man forholdsvis nemt reparere en lang tørkervevne i et bord på en kraelbygget båd ved at fræse et spor og lime en liste ind med epoxy. På samme måde kan mindre skader luses. Men den går ikke helt på det klinkbyggede skrog.

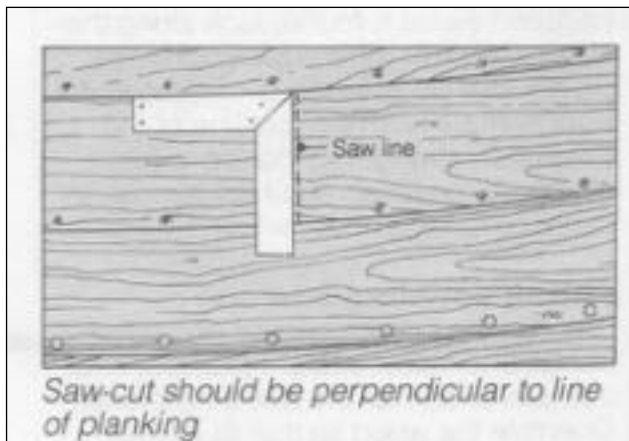
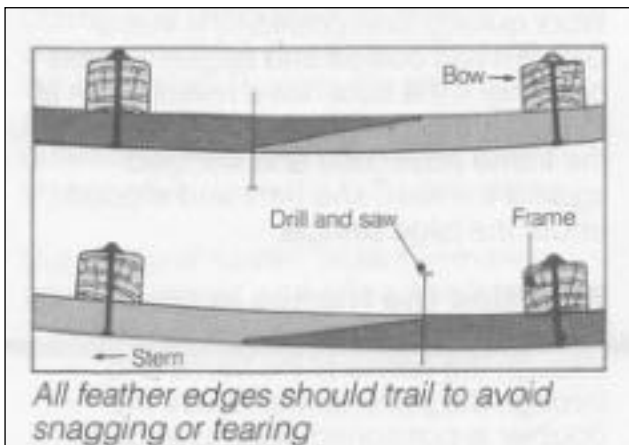
Thomas Larsson er ret kategorisk: *"På det klinkbyggede skrog nådlimer vi ikke tørkervevner midt i bordene."* Er revnerne for kritiske, må bordet skiftes.

Skader og revner langs klinkerne kan man ifølge Larsson godt lime uden at bordet mister styrke. Det forudsætter

dog, at reparationen samtidig bliver kantskruet op i bordet. Limen må kun være mellem det nye stykke træ og selve bordet. Bordet som det er klinket sammen med, må ikke limes sammen med reparationen.

Buchanan anbefaler heller ikke nådlimning af tørkrevner, men han viser, hvordan et bord kan repareres, uden at hele bordet skal skiftes. Det gør han ved at lime et nyt stykke bord. Limningen skal ske mellem to spanter eller svøb.

Buchanan viser, hvordan man kan udskifte et stykke af et bord ved at lime med epoxy og bruge en bladlaske.



Det føles lidt brutalt at save stævnen igennem. Men meningen var god nok, en solid ny stævn skulle erstatte den gamle rådne uden at ét eneste klinkbygget bord skulle løsnes eller presses.

Buchanans bog har i det hele taget nogle glimrende illustrationer, der kan guide amatøreren også til mere komplicerede opgaver.

Hvis stævnen er rådden...

Egetræ kan være lumsk. Sundt på overfladen og jord inden i. Sådan viste det sig, at en pæn del af Sprays agterstævn

havde det. Jeg opdagede det kun, fordi jeg ville sætte et nyt rorbeslag på. Da jeg borede ind i stævnen, kom der sort muld ud.

Her gik da vist grænsen for, hvad en glad amatør skal gå i gang med - at skifte en agterstævn. Især fordi det kan være en besværlig sag, at få bordene pænt ud af stævnens spunning. Og klinkbyggede bord er jo lige en tand mere komplicerede.

Buchanans bog kom til nytte. Han havde et billede af noget, jeg nok har set beskrevet hos flere andre, men aldrig set illustreret: Nemlig at dele en stævn i to - en yderdel og en inderdel. De to dele monteres så fra hver sin side og boltes sammen. På den måde slipper man for at udsætte bordene for ekstra pres eller at skulle løsne dem alle.

Så jeg tog en masse billeder af stævnen og målte på kryds og tværs. Greb min sav og skar stævnen igennem, stemte den indre del ud. En ny stævn blev savet ud af et godt stykke egetræ, en ny spunning tegnet op på den og hugget ind. Og så blev den fine nye stævn savet igennem lige midt i spunningen. Der havde jeg lagt 2 mm ekstra ind til at kunne save.

Efter finpudsning og boring til bolte plus en uges bad i linolie prøvemonterede jeg stævnen, og det gik meget nemmere, end jeg havde kunne tro.

Hver gang jeg ser en gammel klinkbygget jolle med skader i stævnene tænker jeg - hvad pokker, det er jo klarert på et par dage. Men ofte er skader af den karakter årsag til, at ingen tør binde an med sådan en klinkbygget båd.

Lad os bygge nyt i klink

Sidste år byggede de 5 smukke klinkbyggede joller på Holbæk Kystlivscenter. Det var fascinerende at følge arbejdet med jollerne. At bygge sådan en fin jolle kunne være oplagt til en vinter eller to på et aftenskolekursus. At bygge jollen rummer alle aspekter ved klinkbygning, og man oplever jollen tage form næsten som når keramikeren sætter en klump ler på drejeskiven og skaber en smuk krukke.

Spray lærte mig, at klinkbygning også er for amatører, man skal bare se at komme i gang. Hvad med en Juniorbåd, en Folkebåd eller en god gammeldags kragejolle? Eller måske bare en lille slæbejolle..?



Werner Hansens KISMIT



Af

Werner Hansens både

Ove Juhl

1897 W.G. Bulbkølsbåd

Den første båd af Werner Hansen, som det er lykkedes at finde, er bulbkølsbåden *W.G.*, bygget 1897 da Werner er 20 år. Den er bygget af Brdr. Svendsen til grosserer W. G. Pedersen, som navngav sine både med sine initialer. Det har ikke været muligt at finde noget om dens resultater, *W.G.* bliver solgt til C. Brandt ca. 1901 og får navnet Karin, der efter har det ikke været muligt at finde mere om den. W. G. Pedersen ejer omkring år 1900 mindst fire både med navnet *W.G.*

1898 Wega Krydser

Bygget af Brdr. Svendsen til assistent H. E. F. Hornemann, København

1899 Ellen II, ex. Fix Bulbkølsbåd

Fix er som tidligere nævnt tegnet og bygget hos Sophus Weber, men ifølge datidens aviser tilskrives æren Werner Hansen, som er ansat på værftet som konstruktør.

1905 Kismet

Kismet er bygget 1905 hos N. H. Nielsen med inspiration fra den tyske Sonderklasse, en åben båd på knap ni meter med 2 sejl, den vinder mange præmier. Den første ejer af *Kismet* er direktør Harald Halkier. I 1907 sælger han *Kismet* til J. Owen og bestiller en 6 meter efter Werner Hansens i Frankrig præmierede båd. Det ser ikke ud til, at den bestilte båd er bygget.

1906 8 meter

Werner Hansen tegner en 8 meter som et eksempel på, hvordan en sådan båd kan komme til at se ud, han havde først tegnet en lang slank båd, men Alfred Benzon ønskede en fyldig båd, så det endelige forslag viste en fyldig, stiv båd med passende overhang. Den er dog ikke bygget.

1907 Fricadelle 6mR

Tegningen som Werner Hansen vinder med i den franske konkurrence. Harald Halkier bestiller straks en båd bygget efter denne, som nævnt under afsnittet om *Kismet*, blev den tilsyneladende aldrig bygget.

1908 Kimono 6mR

I efteråret 1907 anmoder bagermester Valdemar Nielsen via KDY om at blive dansk udfordrer til One-ton Pokalen 1908 i Belgien og bestiller en 6 meter hos Werner Hansen. *Kimono* er bygget hos Jacob Svendsen, Refshaleøen. *Kimono* vinder en sejlads i frisk vind og meget kryds med otte minutter foran nummer to, og får en samlet andenplads. Efter sejladsen bliver den solgt til Belgien og får i 1914 navnet *Phalène* og i 1921 navnet *Kameni*. Efter salget bestilte bagermesteren straks en ny båd af Werner Hansen.

1909 Albatros 6mR

I 1909 bliver 6mR *Albatros* bygget af N. H. Nielsen til Valdemar Nielsen.

Der blev bestilt hule rundholter fra det amerikanske Lawley. De beskrives som så lækre, at de kunne komme på skønhedsudstilling.

Ved En-ton sejladsen i Kiel 1909 blev det igen lige ved og næsten. På fjerdedagen i sejladserne havde den tyske båd *Windspiel* XII to førstepladser og *Albatros* en, og sejladsen ville blive vundet af den, der først fik tre førstepladser. Hvis to både hver havde to førstepladser, skulle de to sejle alene om den sidste førsteplads, men da *Windspiel* XII igen vandt efter en hidsig luffematch med *Albatros*, blev det igen til en andenplads. Efter sejladserne bliver Valdemar Nielsen spurgt, om han skulle bygge en ny båd, men han udtaler, at *Albatros* er god nok, så det ønsker han ikke.

Igen i 1910 deltog *Albatros* ved En-ton sejladsen i Kiel, denne gang med Valdemar Nielsens bror Chr. Nielsen ved roret. Efter de første fire sejlads er lå fire både lige med hver en førsteplads, heriblandt *Albatros* og den svenske båd *Agnes*.

Ud af de tre næste sejladser vinder *Agnes* de to og blev hermed en sikker vinder af En-ton sejladsen.

1909 *Heisa* 6mR

I Kongelig Norsk Seilforenings register for 1919 dukker *Heisa* op, bygget af N. H. Nielsen, den findes også i både Lloyds register og 6mR arkivet. Det er ikke lykkedes at finde yderligere oplysninger om denne båd. Jeg tror, at det er *Albatros*, der er blevet solgt til Norge. Efter 1917 er det ikke lykkedes at finde oplysninger om *Albatros*.

1911 *Nurdug* 6mR

I oktober 1910 oplyses det, at formanden for KDY, lensbaron Otto Reedtz-Thott, sammen med blandt andre Valdemar Nielsen vil lade bygge en 6 meter med kampen om One-ton pokalen for øje. Samtidig oplyses det, at direktør Halkier vil lade bygge en 6 meter med Alfred Benzon som konstruktør, og der skal komme flere til, for første gang skal der udtagesessejladser til, eller prøvesejladser som det blev kaldt.

Den nye båd blev bygget på Københavns Flydedok & Skibsværfts filial i Kalkbrænderihavnen, til Nordhavnskonsortiet, eller "De fem brødre" som de kaldte sig. Lensbaronen, Valdemar Nielsen, grosserer Jac. Olsen, fabriksejer Hasselbalch og grosserer E. Bloch deltog i Konsortiet.

Til prøvesejladserne deltog *Nurdug*, Alfred Benzon med *En-ten Eller II*, Sophus Weber med *Lucy*, den havde günterrig, som Sophus Weber havde været fortaler for i mange år og en fjerde, *Else* tilhørende cand. polyt. Ussing. *Albatros* deltog også. Prøvesejladserne viste, at *Nurdug* var sine konkurrenter betydeligt overlegen på krydset, men det kneb lidt med farten på slørsejladserne, og det nævnes at det netop var på slørsejladserne at *Albatros* tabte i Kiel.

Efter fire sejladser ved en-ton sejladsen i Göteborg havde den tyske båd *Windspiel* og danske båd *Nurdug* begge to sejre. *Nurdug* var klart hurtigst i let luft og *Windspiel* hurtigst i hård luft. Der skulle dog endnu fire sejladser til, før end *Windspiel* fik deres tredje og afgørende sejr. Efter sejladsen udtalte Valdemar Nielsen, at det var den rigtige båd der vandt. Den var hurtigst under de fleste vindforhold. *Nurdug* blev efter sejladserne købt af Valdemar Nielsen. I

1912 sender Valdemar Nielsen *Nurdug* til Middelhavet. Det var første gang Danmark sendte en 6 meter til de internationale sejladser ved Cannes. Han havde ikke selv tid til at sejle den, så broderen Christian Nielsen blev rorsmand og hjemførte Club de Nautiques 1. præmie. I sommeren 1912 sejler Valdemar Nielsen flittigt i *Nurdug* med gode resultater, men sælger den sidst på året til sagfører Henrik West i Vejle.

1912 *Nurdug II* 6mR

I december 1911 bestiller Nordhavnskonsortiet *Nurdug II*. Den skal ligeledes bygges på Københavns Flydedok & Skibsværfts filial. Den udstyres med günter-rig, året før var der ellers en del, der havde gjort grin med Sophus Weber og hans insisteren på günter-riggens fordele frem for gaffel-rig. Der undlades ikke at gøres lidt grin med Weber, som det kan læses i avisen, "*Det kan næppe være Hr. Webers egne Luggerbaades Præmiebeholdning som har foranlediget omvendelsen*".

Igen skal der sejles prøvesejladser. Der er tre både anmeldt, den "gamle" *Nurdug*, der skal sejles af Valdemar Niensens bror, Christian Nielsen, *Nurdug II*, der skal sejles af Meulengracht-Madsen, og *Titit*, tegnet af Alfred Benzon, som skal sejles af Valdemar Nielsen. Det viser sig at de to *Nurdug*-både er jævnbyrdige, men *Titit* kan ikke følge med, især kniber det med krydset. Efter 14 sejladser er de to *Nurdug* lige, begge har vundet 7 sejladser, dommerkomiteen vælger, at *Nurdug II* skal repræsentere Danmark, da den er hurtigst, når det blæser over 4 m/s. Beslutningen er omdiskuteret, da der forventes lette vinde i Kielerfjorden, hvor årets One-tons sejladser skal sejles. Dette år deltog 9 nationer, og *Nurdug II* med Meulengracht-Madsen ved roret fik en samlet 4. plads, men det var meget jævnbyrdige sejladser. *Nurdug* vandt en sejlads, den var forrest i den sidste sejlads, men til sidst fik England med *Bounty* sejren og vandt dermed den samlede sejr med tre førstegradser. Da sejladsen blev evalueret i aviserne, var konklusionen, at man havde sat sig mellem to stole. *Nurdug II* var bygget som en all-round båd. Sejladsen med 6-meterne havde udviklet sig til et lotterispil. Den tyske båd klarede sig bedst i let luft, og den engelske båd var en udpræget hårdtvejrsejler. Der

Werner Hansens NURDUG III



udtryktes også utilfredshed med at tyskerne dagen før den afgørende sejlads havde udsat en sejlads i hård vind. Det samme var *Kamino* i 1908 også udsat for, her vandt den tyske båd dagen efter i en sejlads i let vind og dermed også pokalen det år.

Efter kampen om One-ton pokalen fortsatte 6-meterne med at deltage i de øvrige sejlads ved Kieler-ugen, *Nurdug II* nu

med Otto Reedtz-Thott som rorsmand, og *Nurdug* med Valdemar Nielsen som rorsmand. *Nurdug II* med placeringer i den tunge ende, *Nurdug* med placeringer i den gode ende, dog uden førstepladser. I 1919 er *Nurdug* solgt til Norge. *Nurdug II* deltog ved olympiaden i Stockholm med Meulengracht-Madsen ved roret. Den franske båd *Mac Miche* vandt guld, *Nurdug II* sølv. Efter to sejlads havde de en første-

Werner Hansens STAR III



plads hver, og der skulle omsejls til. *Nurdug II* blev diskvalificeret for at have rundet et mærke forkert, men sejlede sejladsen færdig. Den franske båd vandt med 3 minutter. I slutningen af 1912 blev *Nurdug II* solgt til Jylland, det oplyses at salgsprisen er ca. 3.000 kr. og byggeprisen ca. 6000 kr. I 1916 fik *Nurdug II* kahyt, og den blev senere solgt til Norge og omkring 1930 solgt til Preben Schmidt, Brasilien, og den er stadig ejet af familien, barnebarnet er Torben Grael, også Brasilien, med lang række af olympiske medaljer i sejlsport. I dag er navnet *Alien*.

1913 *Nurdug III* 6mR

I december 1912 oplyses det at *Nurdug III* er bestilt af Nordhavns Konsortiet. Den vil blive sværere bygget og få et øget sejlareal, den bygges med henblik på at deltage ved one-ton sejladserne ved Covers i England.

I Juni 1912 sejles i alt 14 prøvesejladser. De første fire sejladser i let vind, vinder *Nurdug II*. Femte og sjette sejladser går til *Nurdug III*. Til de sidste sejladser tiltager vinden og *Nurdug III* dominerer. *Nurdug III* udtages med seks sejre mod *Nurdug II*'s to sejre. Tre sejladser tælles ikke med, da sejladserne er uden kryds eller i næsten ingen vind. Man regner med frisk vind i Covers. *Nurdug III* vandt en enkelt sejls, Norge en enkelt, men England med *Cremona* vandt en overbevisende sejr med tre førsteholdere ud af fem sejladser. Det ikke lykkedes at finde ud af hvilken rig *Cremona* sejlede med, men sandsynligvis bermuda-rig, for efter sejladsen købte både *Nurdug III* og den norske *Mosquito* Marconimaster hos den engelske bådebygger Morgan Giles, der havde tegnet og bygget *Cremona*. *Nurdug III* sejlede senere på året nogle kapsejladser på søerne ved Berlin, dog uden gode resultater, der var problemer med at få den nye rig til at fungere. Til sæsonen 1914 bygges der kahyt på *Nurdug III*. Noget kan tyde på at *Nurdug III* derefter blev rigget tilbage til günter-rig. Otto Reedtz-Thott bliver enejer, men sælger i 1916 *Nurdug III* til grosserer Carl Holbæk, ejeren af *Unda*. Senere overtager KAS *Nurdug III*, og i 1920 annoncerer KAS at den er til salg med günter-rig.

Nurdug IV 6mR

Nurdug IV blev den sidste 6 meter fra Werner Hansens hånd, som tidligere nævnt satte 1. verdenskrig en stopper for sejladsen i Europa, og efter verdenskrigen var Werner Hansens periode forbi. *Nurdug IV* vandt Wilson pokalen i Amerika. I næste nummer af bladet vil der være en artikel om *Nurdug IV*.

1913 *Veb* 7mR

I 1912 bestiller direktør William Vett *Veb*, den bygges hos N. H. Nielsen, med den nu moderne Günter-rig. Den bestilles for at konkurrere med brdr. Hasselbalchs engelsk byggede 7-meter, *Star II*. Det lykkes over al forventning, da *Veb* tager 23 præmier i 23 sejladser det første år, blandt andet Øresundspokalen. I 1917 sælges *Veb* til fabrikant Winther, Roskilde. *Veb* opbevares i dag på Danmarks Museum for Lystsejls.

1914 *Star III* 7mR,

Brdr. Hasselbalch får i 1914 bygget *Star III*. Den bygges på Københavns Flydedok & Skibsværfts filial. *Star III* riggedes med günter-rig. I 1915 solgtes den til direktør William Vett, og han genvandt Øresundspokalen med *Star III* i 1915. Erling Hansen, Næstved, købte *Star III* i 1966, men han sejlede ikke meget i båden, da den var i meget dårlig stand, men årene blev brugt til en grundig renovering. Erling sås tit på sin cykel med anhænger hvorpå der lå endnu et nyt bord til *Star III*. Det var nærmest en ny båd, da Ken Zier Jørgensen overtog båden i 1995. Han solgte senere *Star III* til Stralsund, Tyskland, hvor den er i dag.

1914 *Unda* 8mR

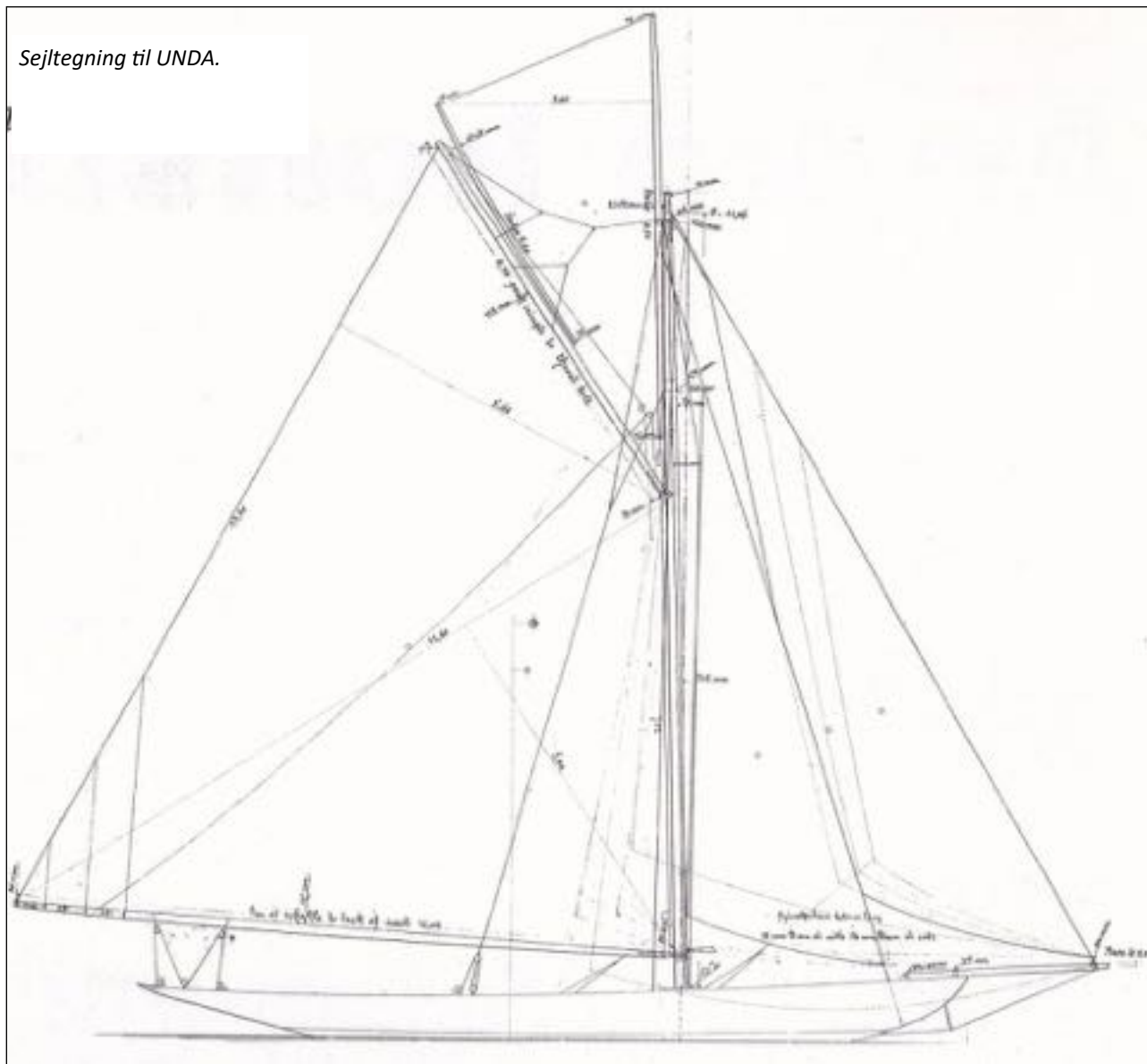
I forårets første kapsejls 1914 med 110 deltagere var *Unda* hovedpersonen. I alt stillede syv 8-metere op, heraf flere nybygninger. Det ryktes, at *Unda* har kostet ejeren, grosserer Carl Holbæk, uhyrlige summer! Men han har fået



noget for pengene med den smukke båd, hvis sejl står perfekt. Der startes ud for fyrtårnet på Langeliniemolen. *Unda* vinder med to minutter til nærmeste 8 meter, Alfred Benzons Fox, den første 8 meter bygget i Danmark. *Unda* tager dog ikke ærespræmien i løbet, det gør *Veb*, Werner Hansens 7-meter fra året før.

Unda fortsatte med at vinde de mange af forårets kapsejladser i Danmark og ved Kielerugen. Senere på året ved Europa-ugen i Norge er modstanden fra de skandinaviske 8-metere noget hårdere, men det bliver dog til en enkelt førsteplads. I 1916 køber Knud Degn *Unda* og omdøber den til *Ran IV*, men sælger den hurtigt videre.

Sejltegnig til UNDA.



Unda har været navnet i mange år. På et tidspunkt er blykølen skiftet til en cementkøl. *Unda* er nu under renovering i Kerteminde.

Nyt om Werner Hansen

Siden den forrige artikel om Werner Hansen er der dukket yderligere oplysninger op om ham. I oktober 1892 bliver

Werner Hansen elev på underofficer-skolen i Marinen. Det er måske også en del af årsagen til, at han blev kaldt Admiralen. Det er sandsynligt, at han er fortsat på Marinens konstruktørskole, i øvrigt den samme uddannelse som Skibsbygmester Eggert Christoffer Benzon havde.

Cercle de la voile de Paris, One-ton Pokalen

I 1898 udsætter Cercle de la voile de Paris, One-ton Pokalen for både, der målte et sejlton. De første år var det et rent fransk-engelske anliggende, men i 1906 udfordrede Tyskland dem, men det lykkedes ikke dette år Tyskland at sejre, men året efter i 1907 vandt de pokalen. Som følge af sejren skulle der nu sejles om pokalen på Kieler fjorden i forbindelse med Kielerregatten, nu i den nye 6-meter klasse. Her deltog Tyskland med *Windspiel IX*, Frankrig med *Boule-de-neige*, Belgien med *Nino* og Danmark med *Kimono*.

Günter-rig

Werner Hansens både blev bygget i en overgangsperiode, hvor riggen gik fra gaffelrig til bermudarig, også kaldet Mar-

coni-rig.

Günter-riggen var et overgangsfænomen og blev aldrig andet, den blev kaldt Lugger-rig, og både med denne rig blev i KDYS register noteret som Lugger. Især bermudariggen gav sejlmagerne store problemer med at lave sejl der kunne trimmes optimalt.

NURDUG I på bittevind, sejlene står smukt. Båden skulle blive den første i en række Nurdug-både, alle særdeles velsejlende.



Tilbud til DFÆL's medlemmer: Abonnement på TS-bladet

*Af Simon Bordal Hansen
Formand, DFÆL*

Nu kan du få TS-bladet leveret i postkassen for kun 200,- kroner om året. Og medlemmer af TS kan tilsvarende abonnere på Klassisk Træbåd for samme pris.

Det er resultatet af en aftale mellem DFÆL og TS, der kom til på initiativ af DFÆL. Forudsætningen er, at du er medlem af foreningen, altså i dette tilfælde DFÆL.

Sådan gør du

Hvis du vil benytte medlemstilbuddet, sender du en mail til foreningens kasserer, Dorte Christensen. Så sender hun dig en opkrævning på de 200,- kroner. Når den er betalt får du TS-bladet de næste fire ordinære numre, og så skal du betale igen, hvis du vil holde bladet fortsat.

De to foreninger afregner så indbyrdes, og på den måde sikrer vi, at det fine tilbud kun kan bruges af de to foreningers medlemmer.

Godt at kende hinanden

De to foreninger er i løbende dialog, og der er i begge bestyrelser et ønske om at skabe bedre kontakt og samarbejde. DFÆL tog i sommer initiativ til sejladsen Langsomt Sjælland Rundt, som var et coronasikkert sejladsfællesskab for alle træsejlere. Det førte til, at Facebooksiden "Træsejlere på tur" kom til verden, og her mødes træsejlere på kryds og tværs af bådtyper og bådstørrelser. Det handler bare om at formidle oplevelser fra ture - lange togter eller et par timer ud af havnen en fredfyldt eftermiddag.

Kapsejladsen Øresund Paa Langs, som Københavnske Træsejlere har taget initiativ til, og som også er et samarbejde hvor både TS og DFÆL deltager, vokser sig større år for år. Den har base hos træbådsfællesskabet Hal 16 i Helsingør, hvor alle typer af klassiske træfartøjer er velkomne.

Mere fællesskab måske på vej

DFÆL håber at kunne tilbyde flere fælles medlemsfordele, og har netop taget hul på en snak med TS om træbådsmiljøets kursusaktiviteter. DFÆL håber, vi kan åbne dem mere for alle træsejlere og måske etablere fælles aktiviteter.

TS spændende medlemsblad har fokus på brugsfartøjerne.



Af Jørgen Heidemann.

Foto: Jørgen Heidemann og Lillebælt-Værftet

I serien af gode træbådssteder – steder, hvor der bliver taget hånd om vore sejlene klenodier – har vi med besøg i Struer og Helsingør været steder lidt ude i kanterne i landets vestlige og østlige egne.

Denne gang holder vi os til landets midterste del, nemlig Middelfart, hvor Lillebælt-Værftet ligger for enden af den gamle trafikhavn, og Lillebælts vand strømmer livligt forbi lige ud for bagdøren.

Her i lav novembersol med lange skygger.

De af os, som har været med til sommerstævnerne i 2002 og/eller 2018, kender udmærket stedet, der lagde hus til, og hvor det frivillige personale var meget hjælpsomme overfor os, så vi fik nogle gode dage.

Det, vi oplevede ved stævnerne, var værftet i "sommermode" hvor det store centrale rum, der ellers tjener sit oprindelige formål til bådarbejde, var rømmet for alle både og indrettet med scene etc. som kulturhus med begivenheder af forskellig art.

Der er bygget både/skibe her på stedet siden 1855, da Mads Illum anlagde en bedding i forlængelse af den havn, der blev bygget 1837.

Fra starten arbejdedes på åbent terræn, først i 1879 kom den første bygning (et skur), og gennem tiden er bygningerne blevet suppleret på forskellig måde. Således er nuværende værftshal opført i 1949 ved nedtagning og genopsætning af en kornlade fra Christiansfelt og senere er der kommet sidebygninger til, samt et par fritliggende skure, der huser "Lillebælts Smakkelaug"

Fra starten arbejdedes med "lillebæltsjoller", 19-23 fods smakkejoller til marsvinejagt, fiskeri og lodseri, samt diverse joller og både til bundgarmsfiskeri i bæltet.

Fra sidst i 50'erne havde værftet sin glansperiode med bygning af en lang række fiskekuttere til Esbjerg og Thyborøn. Erhvervsmæssig drift ophørte i 1998, da driften ikke længere hang sammen, og foreningen Lillebælt-værftet (stiftet af Lillebælts Smakkelaug, Middelfart Museum og Fredericia Museum) overtog væftsbygningerne med henblik på at videreføre stedets træskibstraditioner.

Lillebælt-Værftet





Fra 2012 er der genoptaget erhvervsmæssig aktivitet i en af sidebygningerne, der under navnet Middelfart Skibs- og bådbyggerier er lejet af og drives af Chris Domino Larsen - fortrinsvis med træbåde, herunder særligt bevaringsværdige fartøjer, og i enkelte tilfælde med glasfiberbåde, der skal have lavet træarbejde.

Ved hjælp af en flok frivillige foretages i værftes centrale del vedligeholdelse og istandsættelse af både og en sjælden gang indimellem nybygning.

Der er tradition for en ugentlig arbejdsdag, der i disse coronatider deles, så nogle opgaver klares om tirsdagen og andre om torsdagen.

Værftshallen rummer plads til 5 både opstillet på tværs – p.t. er der 4 inde og ledig plads til 1 mere.

Dersom der udover de både, som de frivillige arbejder på, er plads til flere, kan overskydende plads lejes til andre træbå-

de til reparation/vedligeholdelse eller vinteropbevaring. Lad os se på nogle eksempler på pågående og tidligere projekter.

Drage uden dansk navn

”Kronjuvelen” af de både, der for tiden arbejdes på, er dragen DEN 419, bygget hos Børresen i 1962 til svensk ejer med nr SWE 216. 1986 overtaget af norsk ejer med nr NOR 257. Den er købt ind til en større istandsættelse, som stiler imod en salgbar drage fremstående som original men med topmoderne rig, så den bliver konkurrencedygtig i klassen.

En 6-mands projektgruppe går grundigt til værks, så det er et tid- og økonomikrævende projekt

Vinter 2020 var istandsættelsen nået så vidt, at fribord var

MIDDELFART TRÆBÅDSMILJØ

skrabet i bund, let høvlet og nådlimet + visse kosmetiske udbedringer.

Ruf og dæk fjernet, nyt dæk under opbygning med plywood-plader, der skal have pålagt teaklister.

Alle beslag afmonteret – der forsvandt mange kilogram, som skal erstattes af mere moderne og langt lettere grej.

Sidenhen er fribordets lak ved at være genopbygget, så den rigtige mahognilød fremstår smukt.

Indtil videre pårullet 8 lag, som skal efterfølges af finslibning og 3 gange finishlakering

Lige nu, hvor bådene er kommet indenfor igen, fortsætter Kristian Madsen og Kristian Thomsen arbejdet på dækket, startende med skandæk og tilslutningslister langs cockpit m.v.

Glintorm, Knarr

Er navnet på Knarr DEN 21, der nu er ved at blive færdigrenoveret til Lillebæltsværftets sejlene lystbåd.

Bygget hos Børresen i 1960 og fornyligt navngivet efter de 22 gæve folk, Jens Glindvad og Erling Storm, som maj 2019 havde en gevaldig strabadstur med at sejle værftets nye erhvervelse fra Rungsted til Middelfart.

Nu er en anden 6-mands projektgruppe i gang med at istandsætte den. Ambitionen er ikke at løfte den til så højt niveau som dragen men at bringe den i god sund form, egnet til sejlads og fremstå præsentabel.

Billedet på modstående side fra 2019 viser bunden renskrabet, og fundet sund. 4 bundstokke og nogle svøb fornyet, og dækkets teakbeklædning renoveret. Lak på karme, skandæk og kistebænke fornyet.





Vinter 2020 var projektgruppen i gang med erstatte den hule dødtræ-trekant, som var vandfyldt og ved at gå til, med en massiv egetræsramme udfyldt med massivt egetømmer. Båden har sejlet sommer 2020. Med lidt forsigtighed, idet masten har et lidt mistænkeligt parti.

Vinter 2020-21 inde igen. Nu forestår soignering indenbords og fornyelse af ruftagsbelægning samt opsøgning og lukning af tilbageværende mindre utætheder i undervandsskroget. Jørgen Nielsen og Søren Søndergaard har lige fjernet rufbelægningen – god idé, for den hæftede ikke ret godt, og træet var let fugtigt med mørke pletter.

En anden og meget bedre træmast er anskaffet til sejlsads i 2021, hvor der også kommer meget nyere sejl.



Fønix, Slaaby-Larsen kutter

Et næsten-nybygningsprojekt blev afviklet for 12-15 år siden, da man fra Marstal fik foræret de nødlidende rester af en 15 m² kutter "Lillebror", konstrueret af A. Slaaby-Larsen en gang i 1940'erne, og var en ud af en serie på ca 12 stk. Den viste sig i så ringe forfatning, at det blev besluttet at genbygge den efter opmåling, vistnok kun ballastkøl og en smule dødtræ blev genbrugt.

Juni 2008 færdig, søsætningsklar med den rigtige side opad. Som en veludført replika var "Lillebror" opstået af asken som Fugl Fønix i den oldgræske fabel. Deraf dens nye navn. Læs historien mere fyldigt i DFÆL-bladet nr. 97, 2008 Præmieret med DFÆL's bevaringsplakette ved vort sommerstævne i Assens juli 2008, hvor den ved kapsejladserne fik den bedste samlede præmietid overalt ud af 20 deltagende både.



Tibbe, Nordisk Folkebåd

Nordisk Folkebåd F DEN 541 blev i 2009 fundet på land i Sønderjylland, efterladt i flere år og i noget sølle stand. Men hjulpet af Tuborg-fonden blev den givet til Lillebælts Smakkelau, som er tæt tilknyttet Lillebæltsværftet.

Tibbe er ikke en hvilken som helst folkebåd. Dels er den – som ganske mange andre – bygget i Middelfart af den velrenommerede Th. Lind, som var dens første ejer/bruger og af ham og Erik Andreasen (Folkebådscentralen) sejlet til talrige gode resultater. Og dels blev den af Erik Andreasen udvalgt til at lægge skrog til som plug for glasfiberversionen. Af samme årsag udlagt som ”Alle folkebåds moder”

For påny at få en fin og sejldygtig båd ud af den, skulle den have en ordentlig tur af et hold af værftets frivillige. Dæk fornyet med en del nye dæksbjælker og ny plywood, ruftag strippet for belægning og ny-belagt med glasvæv i epoxy – det samme på dæk. Lak taget i bund og genopbygget. Enkelte bord i undervandskrog fornyet – måske også enkelte svøb helt eller delvis.

Fribordsmaling skrabet ned igennem mange lag så den oprindelige mintgrønne farve blev fundet og nyopmalet med en vellignende maling. Indenbords ny bundprimer. Maj 2011 endelig søsat og taget i brug som sejlede. 2012 afhændet til Danmarks Museum for Lystsejlad, hvor den nu indgår i samlingen af permanent udstillede både efter nogle år som sejlede museumsbåd, hvor jeg har haft fornøjelsen at sejle med flere gange, indtil den blev taget ud af drift på vandet.

Den præsenterer sig rigtigt flot, men dens hårde fortid - herunder varmepåvirkningerne, da den fungerede som plug - har medført, at den har svært ved at holde undervandskroget rigtigt vandtæt.

Øverst: Tibbe får nyt dæk.

Mellem: Klar til gen-søsætning.

Nederst: Sejlklar ved kaj i Kongensbrohavnen.



Trine af Middelfart

Denne båd blev for 26 år siden bygget af ejeren, Kurt Andersen, der har baggrund som bådebygger hos Middelfart-legenden Th. Lind's bådebyggeri.

Den var inde til fornyelse af kahytstaget 2019-20, og ejeren fortsætter med mere renovering i år.

Når enden er god.....!

Når jeg betragter de meget svungne og vredne forløb af bordene, er jeg fuld af beundring over, hvor ferme håndværkere bådebyggerne har været til at forme dem og få til at passe fint sammen i sådan et parti.



Skibladners fine slæbejolle

Denne fine jolle, som jeg ikke kender navn på, er slæbejolle til galeasen "Skibladner II", bygget 1897 i Odense til fragtfart. I 1972 udgik "Skibladner" af fragtsejlad og blev solgt til FDF, Frivilligt Dreng- og pigeforbunds, Københavns Søkereds.

Formålet er at få børn og unge med ud at sejle og vejligeholde og restaurere skibet til dets oprindelige udsende, i samarbejde med skibsbevaringsfonden.

"Skibladner" ligger p.t. i Middelfart gamle havn, hvor Chris Domino Larsen og hans team arbejder på den, mens Lillebæltssværfæts Jens Glindvad og Lui Dyg er i gang med at lave at lave en ny smækkerig til jollen : mast, stager og sejl.

Smakkeskurene

Inden vi siger tak for denne gang, kigger vi lige i en mørk vinterstund over i et af de 2 skure ved siden af hallen – dér hvor smakkelaugget har værksted og opbevaring. ➔

MIDDELFART TRÆBÅDSMILJØ

Laugët er p.t. i gang med totalrenoveringen af en lille smukkejolle – et projekt, der bliver brugt som praktisk læring omkring opplankning af sådan en jolle.

Hvad, de i øvrigt beskæftiger sig med, ved jeg ikke så meget mere om, men vi havde da fornøjelsen ved sommerstævnet 2018 i flere hold at holde en uformel og fornøjelig kapsejls i et par af smakterne på bæltet lige udenfor.

Det var en HELT anderledes bådhåndtering – ganske anderledes sejlføring og godt med strøm, for at få lidt ekstra udfordring.



Tak til Jens Lautrup for gentagne omvisninger på værftet og hjælp med masser af oplysninger.

Også tak til de frivillige, som jeg forstyrrede i arbejdet og også havde gode snakke med.

Mere om Lillebæltsværftet på www.lillebæltværfet.dk

Dér, for enden af den gamle trafikhavn med en hel del træskibe til kajs, og med udsigt til den nu 85-årige Lillebæltsbro, ligger værftet med ophalerbedding ned imod havnebassinet.



Kurser i bådbygning

Også i denne vinter kan man lære noget om bådbygning og vedligeholdelse på Løgstør Bådbyggeri.

I weekenden den 23. – 24. januar handler det om klinkbygning – her arbejder vi med en 15 fods kragejolle med hovedvægt på klædningen, men vi gennemgår også den øvrige konstruktion, så deltagerne får et godt overblik over, hvad bygningen af en jolle indebærer.

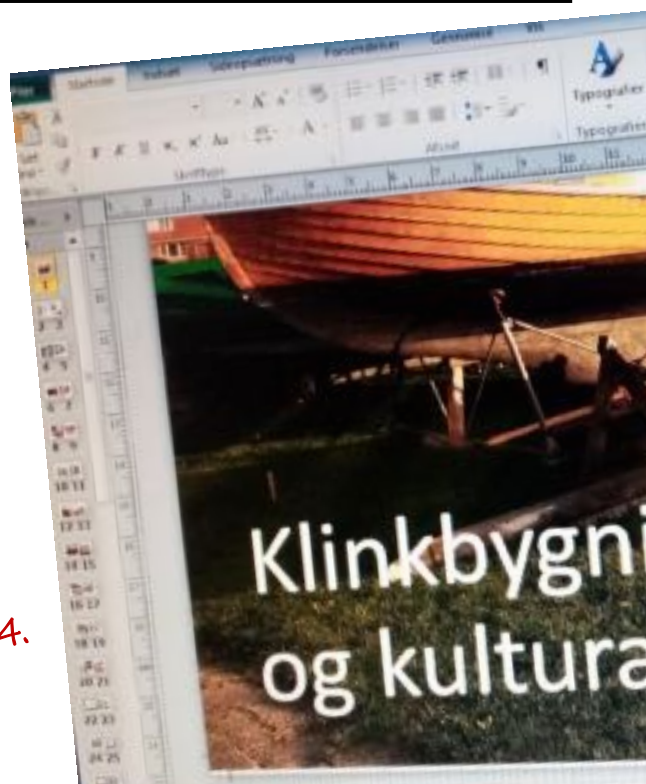
Den 30. – 31. januar er der to kurser, der på sæt og vis hænger sammen, men man kan sagtens bare tage det ene. Den 30. beskæftiger vi os med træbådens vedligeholdelse, hvor målet er, at man med de rigtige metoder og materialer når det gode resultat på kortest mulig tid. Og den 31. går vi lidt videre og snakker om typiske reparationer på træbåden, baseret på de problemer og spørgsmål, som deltagerne byder ind med. Træbådens opbygning bliver gennemgået, og vi ser både på den traditionelle måde at gennemføre reparationer, og eventuelle alternative metoder, med lim og andre nyere produkter.

Lyder det interessant? **Du er velkommen til at kontakte Løgstør Bådbyggeri på tlf. 98 67 18 85** eller kigge ind på hjemmesiden **baadebygningskurser.dk**



Vil du være med til
at layoute bladet?

Vi er en god gruppe omkring Klassisk Træbåd.
Layoutet er en spændende og vigtig opgave.
Den har bare brug for lidt flere kræfter.
Så vil du være med på en stump eller mere...?
Kontakt bladets layouter Simon på 22981674.



Cutty i en coronatid



Af Carl Mangor, tekst og foto

På Danmarks Museum for Lystsejlsads 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.

Covid19 har naturligvis også sat sit præg på renoveringen af Cutty. Meterbåden var stort set kun lige kommet ind i hallen på Dansk Museum for Lystsejlsads i Svendborg, før det hele lukkede det hele ned i foråret. Sommeren satte midlertidigt andre aktiviteter i centrum for de frivillige; men holdet omkring Cutty har rørt på sig, og noget er det blevet til.

Rundt om hele fartøjet er der rejst et stillads. Den overvejende del af arbejdet med Cutty går ud på af genetablere det originale dækslayout, så det er kun naturligt, at arbejds-

forholdene afspejler dette. Gangarealet giver fine betingelser for at kunne arbejde her. Stilladset har dog lige fået en tand ekstra. Det er blevet bredere og sikret i en grad, så gæster også kan følge renoveringen helt tæt på uden risiko for at falde ned.

Man kan gå hele vejen rundt om Cutty og se ned i den både smukke og skrøbelige konstruktion. Heldigvis er håndværkerne ikke på akkord, så de tager gerne en pause, når der kommer fremmede på stilladset med spørgsmål og gode historier.

Det er meget småt med billeder af den gamle Meterbåd, men fra museets samling har man fundet en halvmodel udført af Aage Walsted. Den er udstillet ved arbejdsområdet.

*Rundt om
fartøjet er
der rejst et
stillads.
Gangarea-
let giver
fine betin-
gelser for at
kunne ar-
bejde her.
Og der er
plads til at
gæster kan
kigge med.*



SVENDBORG BÅDPROJEKT CUTTY



Maritimt Kulturværksted



Af Carl Mangor, tekst og foto

Det er ikke altid nok, bare at få hænderne op af lommerne, når der skal skabes håndværk. Med passende maskinkraft kan man virkelig få noget fra hånden. Mangen en træbådsejer har sikkert stået med et stykke tømmer, der skulle forvandles til nogle stumper træ et sted på båden. Spækket med både gode intentioner og rigeligt med håndværkværktøj. Der manglede bare lige det grej, der for alvor kunne

spare tid og penge: Maskinerne til at tage det grove. Det problem har de løst i Svendborg.

Stedet

Da Svendborg Værft lukkede sidst i '90erne, blev der stille på Frederiksøen. Ring-Andersens skibsværft holdt stadig ud, og de mange store træskibe og høje master synede da også af noget på havnefronten; men den overvejende del af området var pludselig reduceret til haller og huse uden funktioner.

Ad åre kom der atter lidt liv i området. Mindre håndværk rykkede ind, og et motorværksted etablerede sig med en flydedok, så der atter blev trafik over broen. Området rummer i dag blandt andet to værfter, tre flydedokker, kontorer, rederier, cafeer og et spillested, kunst og kunsthåndværk, et lystfartøjsmuseum og et Maritimt Kulturværksted. Kim Russel Jensen var med blandt initiativtagerne for et par år tilbage. Det var folk med en passende blanding af faglige kompetencer, en udpræget mangel på et sted, hvor disse kunne bringes til udfoldelse og endelig en kærkommen mulighed for at få husly på det gamle værftsområde. Tilsammen resulterede det i dannelsen af Maritimt Kulturværksted.

I vedtægternes paragraf 2 beskrives formålet som *“at styrke det kulturhistorisk maritime miljø i Svendborg ved at drive værksted til medlemmernes arbejde på egne både, samt ved afholdelse af kurser og arrangementer, der relaterer sig til miljøet”*.

Det er halvandet år siden, og foreningen har i dag op mod 120 medlemmer, der hver lægger 200kr i årligt kontingent.

Hallen

De ca. 400 kvm., der engang rummede værftets hovedlager, er primært een stor hal, men opdelt, så de forskellige aktiviteter ikke falder over hinanden. Den første maskine man møder indenfor porten er kaffemaskinen. En ikke uvæsentlig del af maskinparken, som vi vender tilbage til. Her lige inden for porten er der ligeledes plads til de både, der arbejdes på. Portens højde giver en naturlig begrænsning, men det er et håb, at større fartøjer vil kunne placeres udenfor umiddelbart bag hallen.

Lige nu ligger der en kragejolle, der er ved at få udskiftet nogle bord. Længere inde står endnu en kragejolle og en travalje. *“Kaya”*, den tidligere natfærge mellem Svendborg og Vindeby har lige været inde og fået en mindre overhaling, og det samme gælder for Svendborg Museums



“Pingvinen” (se Klassisk Træbåd nr. 126) Endelig er en ung skibstømmer ved at lægge kølen til en 2-smakke.

Maskinerne

Bagerst i hallen råder foreningen over et pænt udbud af værktøjsmaskiner. Båndsav, afretter, tykkelseshøvl og diverse stationære boremaskiner. Det er professionelle maskiner, der kan klare selv store og tunge emner. Maskinerne er for de flestes vedkommende henholdsvis doneret eller udlånt til værkstedet. Som et sikkerhedskrav kræves et kørekort til maskineriet. Med jævne mellemrum lægges der en dag i kalenderen, hvor der er undervisning i brug af værktøjet. Med et kørekort til hele maskinparken i hånden lægger man så yderligere 300kr på kontingentet, det giver til gengæld fri adgang til benyttelse af maskinerne. Her arbejdes der med lidt af hvert, men det er især rundholter og småreparationer, der fylder her i efteråret. Det lokale el-selskab gik ind i sagen og installerede strøm til maskinerne, hjælp til at overgå til LED-belysning i lokalerne og installation af en varmepumpe.

SVENDBORG TRÆBÅDSMILJØ

I et mindre lokale har en gruppe medlemmer etableret en mindre smedje. Her er bl.a. bygget en esse og et arbejdsbord til svejseopgaver. Ring-Andersen på det nærliggende træskibsværft lagde truck til, da værkstedet modtog en metaldrejebænk. Næsten en museumsgenstand. En gammel tysk en af slagsen, og den foretog sine første rotationer omkring 1. verdenskrigs afslutning.

Kramboden

Hallen rummer også en Maritim Krambod. På adskillige hyllemeter, og ud på det nærliggende gulv, udbydes alle former for antikveret maritimt udstyr til salg: Kovser, prismar til nedfældning i dæk, nathuse, køjer, skarøkser, bøger, sejl, tovværk og skibsmodeller i både halv og hel udgave,



lanterner og blokke ligger bare og venter på en køber. For at kunne lægge ting på hylden kræves et medlemskab af foreningen, der også får 20% af handelsprisen.

Formidling

Tilbage til kaffemaskinen, der er af stor betydning for det andet ben, som værkstedet hviler på: Formidlingen at det maritime håndværk.

Når der arbejdes i værkstedet, er porten oppe - og gæster er ikke bare velkomne; der er en forpligtelse til at tage sig godt af de besøgene. Den traditionelle maritime kultur er under pres, men på værkstedet lever den i 3D, og det tiltrækker mange nysgerrige udefra på grund af den centrale placering mellem færger, værft, cafe og lystfartøjsmuseum. Man kan dufte, at her arbejdes med rigtigt træ. Det giver en på oplevelsen, at følge en uhøvlet planke med bark og splint blive til et nyt kølbord eller dæksluger. Der er gæster, der pludselig kan sætte billeder på de ord, en onkel eller farfar har underholdt med for år tilbage. Bliver støjen i værkstedet for voldsom, kan man tage sit kaffekrus i hånden og gå ind i den nærliggende kaffestue, hvor man i ro og mag kan udveksle erfaringer og fyre op under røverhistorierne.

Kravet om formidling er inkluderet i lejemålet med Svendborg kommune. For at komme i betragtning til lokaler på



Frederikssøen, forpligter man sig til udadvendte aktiviteter. Der afholdes nogle gange om året kurser, som også henvender sig til ikke-medlemmer. Maritimt Kulturværksted er også med i de fælles arrangementer på området. Det er bl.a. Havnens Dag og Lysfesten, der hvert år i december illuminerer hele Frederikssøen.

Fremtiden

Det helt umiddelbare ønske for fremtiden er en forlængelse af lejekontrakten. Der er mange interesserede til at få lokaler på Frederikssøen, og lejemålene udstedes for 2 år ad gangen. Der er netop givet grønt lys for endnu en periode, så nye projekter kan prøves af. Der er planer om indretning af et sejlmagerværksted. Der rådes over fire symaskiner og tre frivillige har allerede givet tilsagn om at ville hjælpe i gang. Med lidt held vil der også kunne placeres et mindre rebslageri bag værkstedet.



Hvis vejen falder forbi Svendborg, så kik forbi Frederikssøen 16B og se, om ikke der skulle være gang i et eller andet.





Træbådsnyt fra Vestfronten

*Beretning fra Nordvestjysk Fjordkultur
Af Ole Olsen, tekst og billeder*

På trods af et lidt atypisk sommerhalvår, har vi aldrig haft så mange gæster inden for vores døre som denne sommer. Der har været gæster fra nær og fjern, og det er dejligt at mærke den store interesse. De besøgende er tydelig interesseret i foreningens mange bådtyper, samt vores nybygninger og renoveringer. En anden ting der også bliver bemærket er, den orden der er på vores værksteder.

Men det man virkelig er duperet over, er det sociale enga-

gement der er foreningens kendemærke.

Coronaen har naturligvis sat en stor dæmper på vores værkstedsaktiviteter. Men vi formåede alligevel at få stort set alle vore både i vandet. (og op igen) så sejladsmæssig har sommeren været "næsten" normal.

Vintersæsonen er tydelig præget af 2. bølge. Vores medlemmer har med rette tydelig respekt for sygdommen, og sammen med de restriktioner det nu medfører, må vi nok se i øjnene, at vores normalt høje aktivitetsniveau indtil videre bliver sat lidt på pause.

Hen over sommeren har der også været tilgang til vores bådsamling.

En 21 fods tidstypisk damjolle ca. 1960 – en BB jolle og ikke

mindst et lidt spændende "skiv" .Skiv er måske lidt for meget sagt. Det drejer sig om en 20 kvm Utzon spidsgatter på hele 19 fod. Efter sigende konstrueret i 1935 (Vupti klassen). Båden lyder navnet *Trold*. Mon der er nogen derude der kender den?

Trold har i en periode indtil 2012 fungeret som øvelsesbåd i Doverodde. Båden er nu i en så dårlig forfatning, at en renowering ikke er mulig, men en oplagt mulighed vil være en opmåling, genbrug af køl, ror, rig og så bygge et skrog og dæk til stumperne.

Det fører os til et igangværende projekt. nemlig vores 12.5 kvm krysser *Bitten*. Se Klassisk træbåd nr. 142.

Hos byggeholdet går det støt fremad. I skrivende stund er de i gang med at montere svøbene. Der er hele 84 stk. af slagsen, alle skal igennem svedekisten.

Næste trin er klædningen, der vil blive udført i mahogni.



STRUER TRÆBÅDSMILJØ



Mindeord for Knud Isager

Med vemod læste jeg 23. marts i år budskabet om Knud Isagers bortgang.

Jeg lærte Knud at kende som et rart og hjælpsomt menneske, solidt forankret i det østjyske.

I Vejle, aktiv i sejlklubben Neptun, der efter 50 års medlemskab udnævnte ham til æresmedlem for 3 år siden.

Og han var vor formand i 2½ periode – hvor længe han var medlem hos os, ved jeg ikke, men: længe.

Knud kom ind i mit synsfelt som den, der fra næstformand ved en ekstraordinær generalforsamling juni 1997 indkaldt af daværende bestyrelse minus formand påtog sig formandsposten som afslutning på et ganske tumultarisk forløb, da den siddende formand havde fået sig bragt i et alvorligt modsætningsforhold til den øvrige bestyrelse og til bladredaktion, som imødeså sig sat fra bestillingen.

Efter en situation, hvor samarbejde mellem formand og øvrige bestyrelse var kuldsejlet, og formanden helt egenmægtigt havde pådraget foreningen betydelige omkostninger ved at begynde at omkalfatre foreningen til et salgsskemat for træbåde i en grad, så økonomisk grundstødning truede, trådte Knud til som ny formand, gød olie på vanderne og lagde rorpinden om på en mere stabil kurs, som han holdt frem til 2002 uden ”store armbevægelser”.

Det var der hverken lyst eller plads til, og det ville heller ikke have harmoneret med Knuds besindige temperament.

Derefter kunne han med sindsro give roret videre efter en periode, hvor der ikke var plads til større løjer.

Det kan vi være Knud taknemmelige for. Sådan oplevede jeg i hvert fald forløbet på afstand.

Knud var også den, som havde kontakten med Messecentret i Fredericia og fik udvirket, at vi adskillige gange kunne udstille på Boat Show på repræsentative stande.

Oprindeligt gennem en årrække så store, at der var plads til ”full-size” træsejlbåde. Bl. a. Knuds egen ”Cam-Bai” (75 m² Johan Anker N-båd fra 1916). Også efter sin formandstid repræsenterede Knud personligt DFÆL på standen, som han beredvilligt apterede med blandt andet eget havemøblement m.v. og et TV med videoapparat, der blandt andet afspillede et VHS-bånd med spændende smalfilmsoptagelser fra 1943’s Dragemesterskaber, der som følge af krigens sejlsbegrænsning i Øresund var forlagt til Roskilde fjord. Det var en fornøjelse at hjælpe Knud med at passe stand.

Før min tid i DFÆL var Knud den lokale nøgleperson, der med basis i sejlklubben Neptun ”tog slæv’et” i forbindelse med sommerstævnet i Vejle 1989 (se DFÆL-blad nr. 28) med ca. 100 deltagende både.

Med mahogni-kutteren ”Cam-Bai” så vi også Knud som stævnedeltager adskillige gange, indtil Knud mente, at den trængte til en hovedrenovering, som han ikke syntes han orkede en gang mere – han havde selv givet båden den store tur en gang tidligere.

I taknemmelig erindring om Knud.

Af Jørgen Heidemann



Knud Isager ved DFÆLs sommerstævne i Præstø, fanget på linsen af Jørgen Heidemann.

Bådtællingen fortsætter en sæson mere



Kortlægningen af vores smukke kulturarv bliver forlænget med en sæson mere. Vi forventer at stoppe efter sommeren 2021.

Der er to gode grunde til, at vi forlænger tællingen.

Den ene er Corona-situationen, som i perioder har lagt en stor dæmper på både den udadvendt og den interne aktivitet.

Den anden handler om vores fartøjs- og medlemsregister, der trænger gevaldigt til en teknisk fornyelse. Og vi skal netop bruge fartøjsregisterets informationer som en vigtig del af bådtællingen.

I dag kan vores register ikke give helt entydige svar på, hvilke fartøjer medlemmerne aktuelt ejer. Fornyelsen af registeret vil sikre, at medlemskab og fartøj knyttes tæt sammen. Et nyt medlemssystem og et nyt fartøjsregister kan være i drift sidst på foråret, såfremt generalforsamlingen siger ja til at registrene skal fornyes og ja til et budget til opgaven.

Kortlægning bliver afsæt for kulturpolitisk udspil

Kortlægningen vil styrke vores konkrete viden om, hvordan træbådene har det aktuelt. Vi vil gerne skabe opmærksomhed om denne lidt oversete del af landets kulturarv. Det tror vi er lidt nemmere, når vi har konkrete data fra en frisk undersøgelse.

Hvordan sådan foreningens udspil skal tilrettelægges, har vi ikke besluttet endnu, men det er oplagt, at vi vil invitere alle

træbåds miljøer i landet med til initiativet. En stribe løsningsforslag skal til, for at holde en hånd under vores kulturarv - og her er de lokale miljøer en rigtig vigtig faktor.

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 tællehjemmeside kulturarv.defaele.dk

På hjemmesiden kan du registrere direkte, eller du kan hente et tælle-skema som pdf-fil.

Hvis du ikke er så glad for Smartphones og hjemmesider, kan sende en mail eller ringe i stedet.

Mail til kulturarv@defaele.dk

Ring til 2298 1674, Simon Bordal Hansen.

Arbejdsgruppen "Bådtælling 2020-2021" består af Ove Juhl, Preben Rather og Simon Bordal Hansen.



Den smukke motorbåd SØBJØRNEN er til salg. Båden er et lysende eksempel på tidligt efterkrigsdesign - og den har indtil nu været stort set ukendt i træbåds miljøet, hvor den endelig er blevet talt med i kulturarven..

Smuk og velholdt Juniorbåd sælges billigt

Vi har købt en større båd og ønsker derfor at sælge vores dejlige Juniorbåd "Perle" (J204) hurtigt, derfor den lave **pris: 15.000 kr.**

Båden er af træ og gennem mange år vedligeholdet af bådebyggeren på Rørvig havn, hvor den også befinder sig i dag. I denne sæson har den bl.a. fået nye kølbolte og bundstokke.

Næsten ny påhængsmotor medfølger (4 HK).

5 år gamle sejl.

Henvendelse Mogens Thomsen
tlf 40 87 57 00.



Nordisk Folkebåd

Bygget på Børresens bådeværft i 1962. Den fremstår pæn og velholdt. Der er et fint storsejl og fokken er monteret på rullefor-

stag. 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



Knarr OD 53

Børresen knarr bygget i 1967 til salg. Båden er i fin stand, står blank ud og indvendigt.

Af udstyr kan nævnes: North sejl, bompresenning, turpresenning, påhængsmotor 4 Hk, Fendere, fortøjninger, anker o.s.v.

Båden kan beses på land fra medio oktober. **Pris : Kr 72000,-**

Henvendelse for yderligere oplysninger og fotos: Mogens Madsen

E mail: teglen7@mail.dk



Sommerstævne 2021 i Frederiksværk

Den 15. til 18. juli holder foreningen sommerstævne i Frederiksværk. Stævnet var allerede planlagt til sidste sommer, men det spændte coronaen ben for. I år håber vi så, at vi kan holde et rart stævne, og at landets mange træsejlere kan få hilst på hinanden igen.

Næstformand Ole Olsen er tovholder på stævneaktiviteterne sammen med en lokal gruppe af DFÆL-medlemmer.

Generalforsamling den 14. februar

Bestyrelsen indkalder foreningens medlemmer til generalforsamling den 14. februar. Det bliver et sted i Københavnsområdet, og en mere præcis indkaldelse kommer på foreningens hjemmeside og sendes med mail i et nyhedsbrev. Normalt holder vi generalforsamlingerne lidt senere i foråret, men foreningens IT er i ringe forfatning, og der er brug for hurtig handling.

Ny IT - Bestyrelsen er klar med et forslag til, hvordan det kan gøres, og hvad det vil koste. Det er en stor og vigtig investering, og bestyrelsen synes, at det er en beslutning, som en generalforsamling skal tage. Konkret handler det om et nyt fartøjsregister, et nyt medlemsregister og en ny hjemmeside.

Flere store emner - Ud over en beslutning om foreningens IT, kommer bestyrelsen med oplæg på flere områder. De handler om foreningens udvikling og fremtid, og de tager afsæt i diskussionerne på sidste års generalforsamling. I overskrifter: Foreningens kommunikation, Fokus på med-

lemmerne og fartøjerne, Kontakt til træbådsnetværk samt kulturarv og arbejdet for at skabe en bedre finansiering af bevaringsarbejder.

Yachtloggen udfordrer

Siden den nye bestyrelse trådte til for snart to år siden, har arbejdet med at få Yachtloggen til at fungere stået højt på dagsordenen. Det kom mildest talt bag på den nyvalgte bestyrelse, at Yachtloggen var behæftet med store IT-mæssige vanskeligheder, og dialog var gået helt i stå mellem de tre aktører bag loggen (Svendborg Museum, Lystfartøjsmuseet og DFÆL).

IT-udviklingen bag loggen ligger i hænderne på Svendborg-virksomheden Uptime. Samarbejdet med Uptime har været vanskeligt, og for nylig fik vi besked om, at en gruppe medarbejdere havde forladt virksomheden for at etablere en ny - og blandt dem netop de folk, der har haft ansvaret for Yachtloggen.

Vi insisterer naturligvis på, at Uptime skal færdiggøre Yachtloggen. Det er reelt forholdsvis små IT-rettelser, der skal til. Hele det tunge arbejde med at digitalisere fartøjstegninger og de gamle fartøjsregistre samt at skrive tekster om konstruktører m.v. er for længst på plads. Og det er i sig selv en særdeles vigtig indsats for vores maritime kulturarv.

Så det er kun muligheden for at kunne præsentere det hele gnidningsfrit på Yachtloggens hjemmeside, der stadig mangler det aller sidste.

Uptime har lovet os, at de nu vil se at få rettet de sidste fejl - dem forhandlede vi ellers på plads med Uptime i februar 2020. Siden er der bare ikke sket noget.

I praksis er det DFÆL der varetager Yachtloggens drift, selv om vi stadig er de samme tre partnere bag projektet. Vi er stadig optimister i forhold til at få loggen i god og sikker drift.



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

Bådtællingen

Simon Bordal Hansen
formanden@defaele.dk

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

14. januar

Bestyrelsesmøde

5. februar

Deadline Klassisk Træbåd

14. februar

Generalforsamling DFÆL

8. marts

Omdeling af Klassisk Træbåd starter

5. maj

Deadline Klassisk Træbåd

8. juni

Omdeling af Klassisk Træbåd starter

15. til 18. juli

Sommerstævne Frederiksværk

Vi håber Danmark er åbent...

19. juli og de følgende uger

Langsomt Fjordene Rundt

5. september

Deadline Klassisk Træbåd

8. oktober

Omdeling af Klassisk Træbåd starter

22 fod gaffelrigget Lynæsbåd

Bygget hos Tom Jepsen, Lynæs i 1978

Lærk på eg. 10 HK Sabb disel.

Båden er holdt med Linoliesystem.

Der forestår mindre reparation/udskiftning af bl.a. cockpitkarm og fenderliste

Der medfølger stort, solidt bådtelt med kraftig dug, samt jollevojn. Sælges samlet eller delt

Pris: 28.000 kr.

Kan ses i Frederiksværk Lystbådehavn

Henvendelse: 40825713



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



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 Epitanes:

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

Kan påføres med pensel, rulle og sprøjte.

Epitanes 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 (n 515440) dækker fugemasse, fiks i sort, hvid og grå.



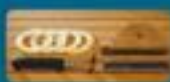
Limning

TDS serie af monterings- og spalteepoxier, for fleksibel limning af leskeder og andre dele.



Rengøring

TDS leskedens for effektiv og miljø venlig vedligeholdelse. Skader ikke dek og andre omkring liggende overflader.



Værktøj

Special udvalgt TDS værktøj for nem fjernelse af gl. fugemasse, samt forberedelse af fuger til 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 1917, 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 Neuuhof, 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 I DANSKE FARVANDE

	BM R 1911	55°39,1 N 12°0,4 E		MARTIN FULDE- SYGEN	1	ENS	ENS	VÆGT	COOL	KONSO- NANTER	VOKAL	STILLE	LASER		POLITISK PARTI	FYSIKER	2	STAT
55°57,8 N 11°59,8 E										1				54°56,6 N 10°15,6 E				1
GAMMELT IMPE- RIUM							2				STILLING							
BØRNE- INSTITU- TIONER	9					UNG- DOMS- ORG.	KROG- BEHAND- LERE		INSEKT- HÅND- VERKER						BIBEL- NAVN			
NORDISK KRYDSER		ØRNG				GLO- NORDISK FAMILIE- BAG		MOJE- SLÆGT- NING						BEL- A- T				
DESSERT						3									GIFT	LOYAL		
															GLOSE			SCEN
HAST		FUGLENE												FIXE ÅBNING				
KONSO- NANTER			HUND		FORTÆL- LENDE	VADE- FUGL	NÆS					RELIGION	4				UDRÅB FISK	
MIDTE							NEON	5	RAGE	FODE- ORGAN- SATION						ENS JEANS		
			BRAND- STIFTER				MÅL	6					0		REDSKAB DEFEKT			
	ØRNG PIGE		10										12					
56°59,1 N 10°18,5 E							4									11		
ØSTRIG		REDSKAB				LAG			VAND		MONT- UNION				57°08,7 N 10°25,8 E			

- 1 Græsk mytologisk mørke
- 2 1/60 af en grad (i astronomisk navigation)
- 3 Letlevende kvinde
- 4 Apparat til måling af muskelkraft

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 de rigtige svar om en præmie, der vil blive tilsendt den dygtige vinder.
Altså: du får op til fire lodder, hvis du læser alle dette års krydsord og sender kodeordene til gormboa@icloud.com.

Deltag i lodtrækningen om en DFÆL-stander

Saml bogstaverne ved de røde tal og mail kodeordet til gormboa@icloud.com inden 10. januar 2021.
 Husk navn og adresse

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



Lækkert bådebyggerarbejde, udført omkring 1947. Agterkahyt på motorbåden Søbjørnen, der de sidste årtier har levet en meget tilbagetrukket tilværelse og sjældent været med, hvor andre træbåde mødes. Bygget i Frederikssund til en bilforhandler, senere solgt til en skibsredder. Nu er båden ved at blive sat til salg på det internationale marked. Foto: Simon Bordal Hansen.